

Mobilität in den ländlichen Räumen



IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Autoren

Davide Marconi, Planidea SA, Canobbio

Helmut Schad, Hochschule Luzern, Luzern

Begleitung

M. Kowald, Sektion Grundlagen, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

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

R. Giezendanner, Sektion Grundlagen, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

M.-P. Gennaio Franscini, Sektion Siedlung und Landschaft, 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 IM LÄNDLICHEN RAUM	14
	3.1. Ausstattung mit Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnementen	14
	3.2. Verkehrsverhalten der ländlichen Bevölkerung	18
	3.3. Pendlermobilität	22
	3.4. Dienstleistungsversorgung und Erreichbarkeit	24
4.	VERKEHRSVERHALTEN NACH BEVÖLKERUNGSGRUPPEN	27
	4.1. Haushaltstypen	27
	4.2. Soziodemografische Merkmale	29
5.	WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN LÄNDLICHEM UND URBANEM RAUM	31
	5.1. Verkehrsleistung auf den Strassen	31
	5.2. Verkehrsbeziehungen nach Verkehrszwecken	32
	5.3. Pendlerfahrten zwischen ländlichen Gemeinden und Agglomerationen	36
6.	DER LÄNDLICHE RAUM ALS ERHOLUNGSGEBIET	39
	6.1. Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer	39
	6.2. Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen	44
7.	HAUPTERKENNTNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	45
8.	BIBLIOGRAFIE	49

Abstract

Deutsch

Die Mobilität der Schweizer Wohnbevölkerung wird für die verschiedenen Typen des ländlichen Raums ausgewertet, das heisst für den periurbanen und den peripheren ländlichen Raum sowie die alpinen Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen. Periurbane und periphere ländliche Räume werden in einzelnen Analysen darüber hinaus noch nach der Qualität der Verkehrserschliessung untergliedert. Grundlagen sind unter anderem die Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr mehrerer Erhebungsjahre, die Strukturhebung der Jahre 2011 bis 2013 sowie die Erhebung zur Nutzung von Zweithäusern und –wohnungen der Jahre 2005 und 2010, die innerhalb des Mikrozensus durchgeführt wurde.

Analysiert wird die Alltagsmobilität der Bevölkerung in Bezug auf Tagesdistanzen, Wegzwecke, benutzte Verkehrsmittel sowie räumliche Verkehrsverflechtungen innerhalb des ländlichen Raums und mit dem urbanen Raum. 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 résidente suisse est évaluée dans les différents types d'espaces ruraux, c'est-à-dire les espaces périurbains et périphériques ainsi que les centres touristiques alpins hors agglomération. Dans certaines analyses, les deux premiers sont encore parfois subdivisés en fonction de la qualité de la desserte. L'évaluation se base sur les données du microrecensement mobilité et transports de différentes années, les relevés structurels de 2011 à 2013, les relevés d'utilisation des maisons et résidences

secondaires de 2005 et 2010, menés dans le cadre du microrecensement.

L'analyse porte sur la mobilité de la population au quotidien 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 de l'espace rural et avec l'espace urbain. Ces interdépendances sont aussi étudiées et documentées dans les domaines de l'utilisation des maisons et résidences secondaires ainsi que des voyages de la population résidente suisse.

Italiano

La mobilità della popolazione residente in Svizzera viene analizzata per le diverse tipologie di spazio rurale, vale a dire per quello periurbano e periferico e per i Comuni alpini a vocazione turistica al di fuori degli agglomerati. Nelle singole analisi, gli spazi rurali periurbani e periferici vengono inoltre suddivisi a seconda della qualità dei collegamenti con i mezzi di trasporto. Le basi sono, tra l'altro, i dati del microcensimento mobilità e trasporti di diversi anni di rilevamento, la rilevazione strutturale degli anni 2011 - 2013, nonché la rilevazione relativa all'utilizzo di abitazioni secondarie tra il 2005 e il 2010, 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 urbana. Tali interconnessioni vengono altresì documentate in relazione all'utilizzo delle abitazioni secondarie e per gli spostamenti della popolazione residente in Svizzera.

Kurzfassung

4

Das Verkehrsaufkommen innerhalb des ländlichen Raums (insgesamt 18% aller Wege der Schweizer Wohnbevölkerung) ist höher als jenes zwischen dem ländlichen Raum und dem urbanen Raum (10% aller Wege). Entsprechend wichtig ist die Qualität der Verkehrserschliessung innerhalb des ländlichen Raums.

Die Bevölkerung des periurbanen Raums legt im Alltag die weitesten Tagesdistanzen aller Raumtypen zurück, sie erreicht also auch höhere Distanzen als die Bevölkerung des peripheren ländlichen Raums. 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 des periurbanen und des peripheren ländlichen Raums ein Anstieg der Tagesdistanzen eingetreten (bei der Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden ist dies hingegen nicht der Fall). Dieser Anstieg zeigt, dass sich die Aktionsräume grosser Teile der im ländlichen Raum 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 urbanen Raum).

Quantitativ bedeutsame räumliche Verflechtungen bestehen in der Alltagsmobilität vor allem zwischen den periurbanen und den urbanen Gemeinden. Es ist aber nicht nur die ländliche Bevölkerung, die Ziele im urbanen Raum aufsucht. Die

Analyse der Verkehrsbelastung des Strassennetzes im ländlichen Raum zeigt, dass ein beträchtlicher Anteil der Belastung durch die Bevölkerung des urbanen Raums verursacht wird. Weitere Verflechtungen zeigen sich in Form einer Nutzung der im ländlichen Raum gelegenen Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer durch die Bevölkerung der urbanen Räume (mehrheitlich für Freizeit Zwecke). Für diese urbane Bevölkerung hat der ländliche Raum der Schweiz als Zieldestination von Reisen mit Übernachtung quantitativ gesehen allerdings eine geringere Bedeutung als die ausländischen Reisedestinationen.

Résumé

L'intensité des déplacements à l'intérieur de l'espace rural (au total 18% de tous les déplacements de la population résidente suisse) est plus élevée que celle des déplacements entre l'espace rural et l'espace urbain (10% de tous les déplacements). Dès lors, la qualité de la desserte joue un rôle prépondérant dans l'espace rural.

Au quotidien, les habitants des espaces périurbains parcourent les plus grandes distances journalières de tous les types d'espace, et donc aussi des distances plus élevées que la population des espaces ruraux périphériques. 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, se rendre à ses loisirs et pour 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 périurbains et périphériques, ce qui n'est pas le cas, par contre, dans les centres touristiques alpins. Cette augmentation montre que les territoires d'action d'une grande partie des habitants de l'espace rural 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 urbain).

Dans le cadre de la mobilité quotidienne, les interdépendances territoriales, significatives d'un point de vue quantitatif, se situent surtout

entre les communes périurbaines et urbaines. Il ne s'agit pas seulement de la population rurale qui se rend dans l'espace urbain. L'analyse de la charge de trafic du réseau routier dans l'espace rural démontre qu'une part considérable de cette charge est provoquée par les habitants de l'espace urbain. On relève d'autres interdépendances, comme le fait que la population urbaine utilise des maisons, résidences et chambres secondaires situées dans l'espace rural (majoritairement pour ses loisirs). Toutefois, pour la population urbaine, l'espace rural suisse est 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 2010 (BFS & ARE 2012) anhand ausgewählter Merkmale dargestellt (<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/11/22/publ.html?publicationID=4772>).

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

Der räumliche Bezug für die Mobilitätsauswertungen stellt die ARE-Typologie des ländlichen

Raums mit dem Gemeindestand 2015 dar. In ihr sind die Gemeinden des ländlichen Raums nach drei Raumtypen klassifiziert, die gemäss Erreichbarkeit respektive Siedlungsdichte oder touristischer Funktion wie folgt untergliedert sind (siehe auch Abb. 1.1).

Die übrigen Gemeinden ausserhalb des ländlichen Raums gehören zu den Agglomerationen oder sind Einzelstädte. Zusammenfassend werden sie im Folgenden als urbaner Raum bezeichnet.

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

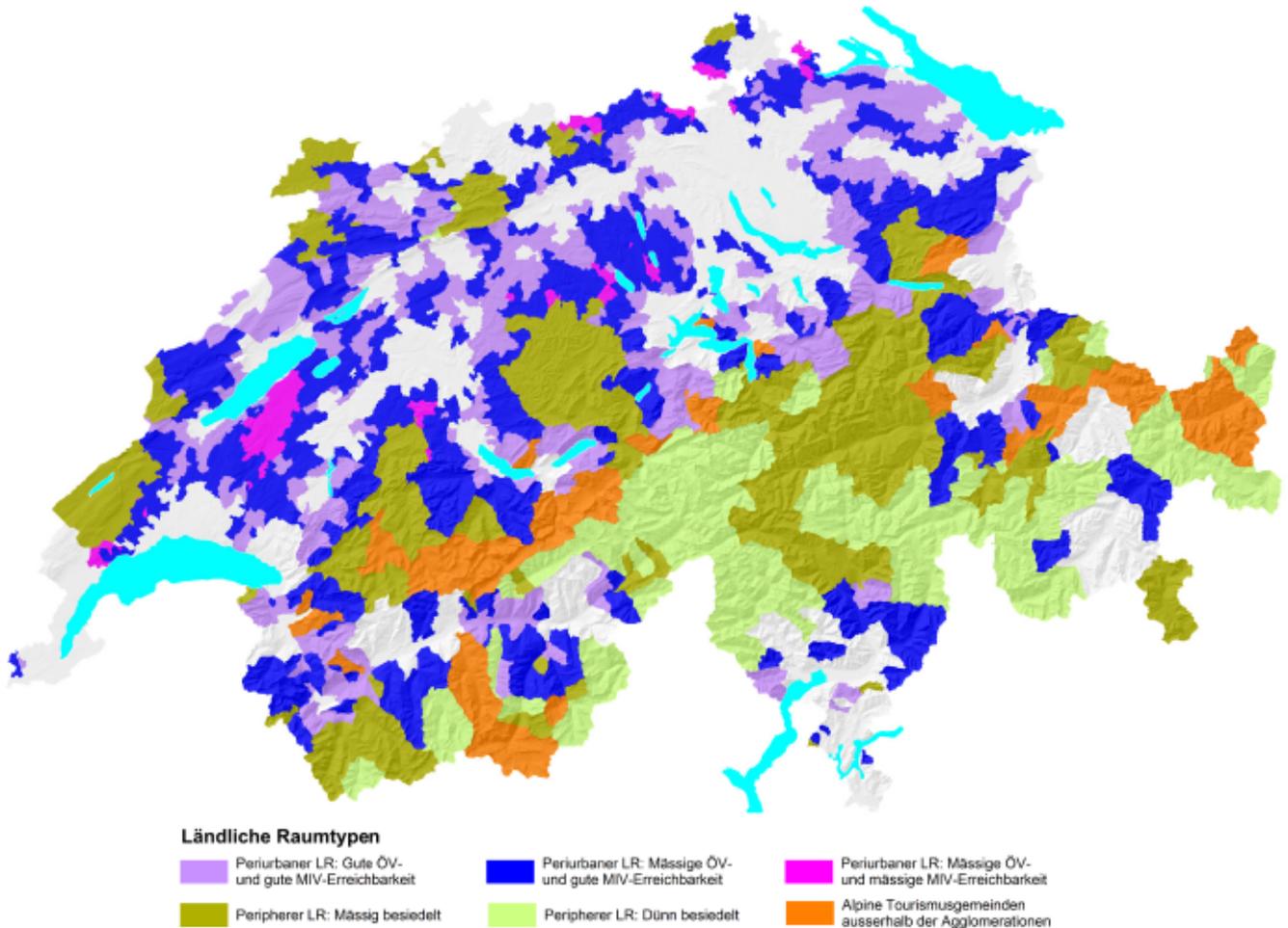
<http://www.are.admin.ch/dokumentation/publikationen/00052/00574/index.html?lang=de>

Tabelle 1.1 Definition der ländlichen Räume

Raumtyp	Charakterisierung	Kriterien
Periurbaner ländlicher Raum	Gute OeV- und gute MIV-Erreichbarkeit	Die OeV- und die MIV-Reisezeiten zum nächsten Agglomerationszentrum sind kleiner als 20 Minuten.
	Mässige OeV- und gute MIV-Erreichbarkeit	Die OeV-Reisezeit zum nächsten Agglomerationszentrum liegt zwischen 20 und 60 Minuten, die MIV-Reisezeit ist kleiner als 20 Minuten.
	Mässige OeV- und mässige MIV-Erreichbarkeit	Die OeV- und die MIV-Reisezeiten zum nächsten Agglomerationszentrum liegen zwischen 20 und 60 Minuten. Die Gemeinde liegt innerhalb der Biogeographischen Region „Mittelland“.
Peripherer ländlicher Raum	Mässig besiedelt	Die MIV-Reisezeit zum nächsten Agglomerationszentrum ist grösser als 20 Minuten. Die Besiedlungsdichte ist grösser als 10 Einwohner pro Quadratkilometer. Die Gemeinde liegt nicht innerhalb der biogeographischen Region „Mittelland“.
	Dünn besiedelt	Die MIV-Reisezeit zum nächsten Agglomerationszentrum ist grösser als 20 Minuten. Die Besiedlungsdichte ist kleiner als 10 Einwohner pro Quadratkilometer. Die Gemeinde liegt nicht innerhalb der biogeographischen Region „Mittelland“.
Alpine Tourismusgemeinden	Ausserhalb der Agglomerationen	Die Gemeinde liegt innerhalb der biogeographischen Region „Alpen“ („Südalpen“, „Nordalpen“, „östliche Zentralalpen“ oder „westliche Zentralalpen“). Die Anzahl Logiernächte ist grösser als 90'000 pro Jahr. Der Anteil an Arbeitsplätzen (Vollzeitäquivalente) im touristischen Sektor (NOGA-Klassen 55 und 56) ist grösser als 20%.

Quelle: ARE 2013

Abbildung 1.1 Die ländlichen Räume



8

Die Definition der ländlichen Räume basiert auf der Agglomerationsdefinition 2000 des Bundesamts für Statistik (BFS 2005). In der Zwischenzeit wurde eine neue Definition mit der Bezeichnung „Raum mit städtischem Charakter 2012“ erstellt, welche aber vorläufig keine weitere Gliederung der ländlichen Räume enthält.

In diesem Bericht wird der Begriff „ländlicher Raum“ im Sinne eines Oberbegriffs über die verschiedenen Kategorien des ländlichen Raums verwendet. Von ländlichen Räumen und Berggebieten wird gesprochen, wenn es um spezifische Kategorien geht, also z. B. um den Vergleich von peripheren und periurbanen ländlichen Räumen.

Der Vergleich mit den Zahlen des Berichts zur Mobilität im ländlichen Raum aus dem Jahr 2008 ist nur bedingt möglich (ARE 2008). Es wurden für die beiden Berichte unterschiedliche Raumgliederungen verwendet und die im Mikrozensus

Mobilität und Verkehr erhobenen Distanzen wurden für die Daten des Jahres 2010 mit einem neuen Verfahren ausgewertet (BFS/ARE 2012).

Obwohl die Auswertungen aus Erhebungen mit grossen Stichproben stammen, müssen die Ergebnisse besonders für kleinere Bevölkerungsgruppen mit Vorsicht interpretiert werden (z. B. seltene Verkehrszwecke bei Personen in alpinen Tourismusgemeinden). Daher wurden zusätzlich zu den in diesem Bericht präsentierten Tabellen noch Hintergrundtabellen mit Vertrauensintervallen ausgewertet. Diese ergänzenden Tabellen können beim Bundesamt für Raumentwicklung bezogen werden.

Mit Ausnahme des Kapitels 5 (Territorialprinzip), wurden die Auswertungen nach dem Einwohnerprinzip vorgenommen, die wichtigsten Quellen sind der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (1994, 2000, 2005, 2010) und die Strukturhebung (2011-2013).

AUSGANGSLAGE

2.1. Bevölkerungs- und Beschäftigungsdichte

Seit dem Jahr 2000 hat der ländliche Raum ein Bevölkerungswachstum von 7% verzeichnet (ARE 2012). Wegen des noch höheren Bevölkerungswachstums im urbanen Raum ist sein Anteil an der Gesamtbevölkerung jedoch zurückgegangen. Im ländlichen Raum lebten im Jahr 2011 26% der Schweizer Wohnbevölkerung (absolute Zahlen in Tab. 2.2.1). Die überwiegende Mehrzahl davon (22%) entfällt auf die Gemeinden des periurbanen ländlichen Raums. In Gemeinden dieses Raumtyps bestehen, gemessen an allen ländlichen Gemeinden, vergleichsweise kurze Fahrzeiten mit dem Auto und dem öffentlichen Verkehr zum nächsten städtischen Zentrum. Auf die Gemeinden des peripheren ländlichen Raums entfielen im Jahr 2011 3% und auf die ausserhalb der Agglomerationen gelegenen alpinen Tourismuszentren nur 1% der Schweizer Wohnbevölkerung (ARE 2012).

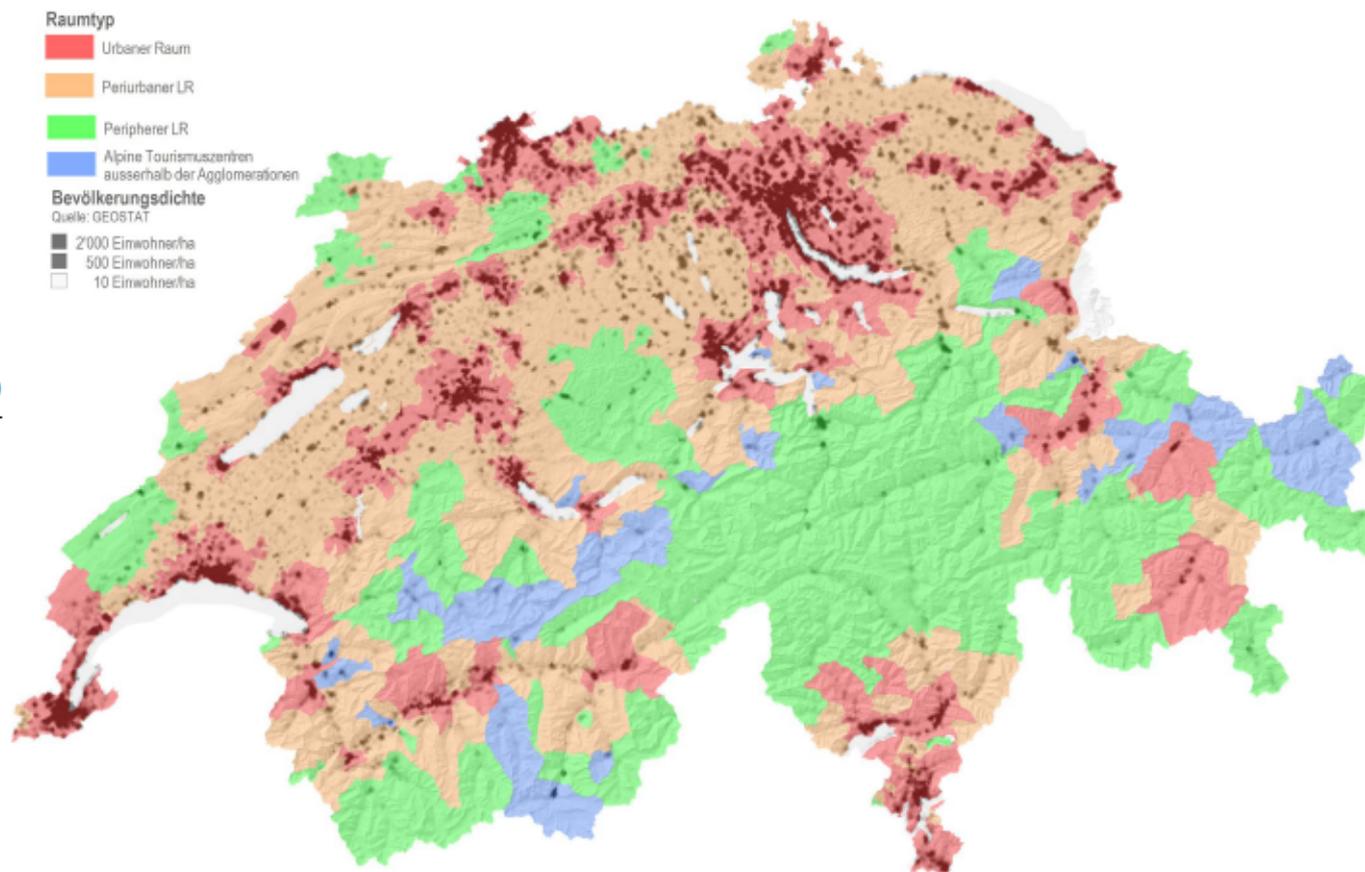
Siedlungen mit einer hohen Bevölkerungsdichte bieten gute Voraussetzungen für das Bereitstellen vielfältiger Angebote für den Einkauf, die Versorgung und die Freizeit, die jeweils Ziele der Mobilität darstellen können. Solche Siedlungen hoher Dichte (ab 2000 Einwohner pro Hektar) finden sich aber nur in urbanen Räumen (Abb. 2.1.1). In Teilen des periurbanen Raums zum Beispiel der Kantone Thurgau, Glarus, Aargau, Luzern, Jura, Bern und Waadt gibt es aber zumindest Siedlungsbereiche mit mittlerer Dichte (500 Einwohner pro ha). Gleiches gilt für einzelne alpine touristische Zentren der Kantone Graubünden, Wallis und Waadt (Abb. 2.1.1).

Tabelle 2.1.1 Strukturelle Kennzahlen zum ländlichen Raum (Datenstand der Arbeitsplätze ist das Jahr 2008, alle anderen Zahlen aus 2010)

	Periurbaner LR	Peripherer LR	Alpine Tourismusgemeinden	Urbaner Raum
Anzahl Gemeinden	1'322	292	22	915
Wohnbevölkerung	1'714'000	272'000	71'000	5'799'000
Zahl der Arbeitsplätze	490'000	86'000	35'000	2'787'000
Fläche in km	16'310	12'340	2'250	9'250

Quelle: ARE 2012

Abbildung 2.1.1 Bevölkerungsdichte nach Hektaren (Quelle: GEOSTAT 2014)

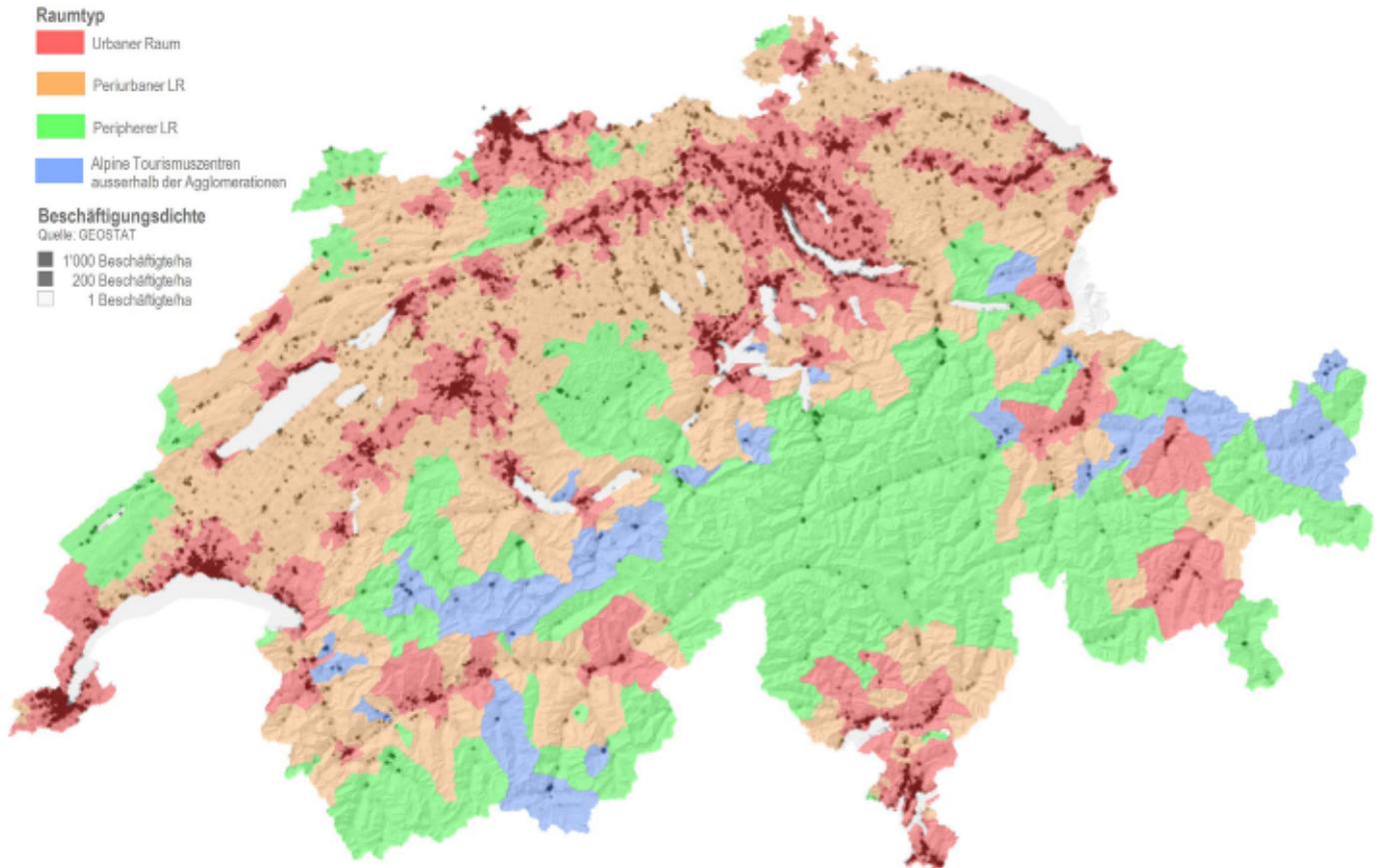


10

Die Arbeitsplätze sind noch stärker als die Bevölkerung auf den urbanen Raum konzentriert (Ecoplan 2016). Auf den ländlichen Raum entfielen im Jahr 2011 nur 18% der Arbeitsplätze in der Schweiz. Davon lag die Mehrzahl (14%) in Gemeinden des periurbanen ländlichen Raums, während 3% auf den peripheren ländlichen Raum und 1% auf die alpinen Tourismuszentren ausserhalb der Agglomerationen entfielen (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 im ländlichen, sondern nur im urbanen Raum befinden (Abb. 2.1.2). Auch das Verhältnis der Anzahl der Arbeitsplätze zur Bevölkerungszahl ist im periurbanen und peripheren ländlichen Raum ungünstiger als im urbanen Raum (Tab. 2.1.1). Eine Ausnahme stellen aber die alpinen Tourismusgemeinden dar, in denen auf 1000 Einwohner durchschnittlich 493 Arbeitsplätze kommen. Im urbanen Raum sind es im Durchschnitt 481, im peripheren Raum 316 und im periurbanen Raum nur 286 Arbeitsplätze pro 1000 Einwohner.

Arbeitsplatzverluste traten zwischen 1995 und 2008 vor allem im peripheren ländlichen Raum ein, die Entwicklung in den alpinen Tourismuszentren war uneinheitlich (ARE 2012, S. 36). Der periurbane Raum hatte in diesem Zeitraum bei den Arbeitsplätzen zwar einen Zuwachs von 8% zu verzeichnen. Der Zuwachs im urbanen Raum war mit 11% allerdings noch höher. Generell ist die wirtschaftliche Dynamik im ländlichen Raum geringer als im urbanen Raum, was sich zu grossen Teilen mit dem Branchenmix erklären lässt (ARE 2012, S. 34).

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

Abbildung 2.1.2 Beschäftigungsdichte nach Hektaren (Quelle: GEOSTAT 2013)


11

2.2. Wohnsituation

In allen Raumtypen des ländlichen Raums liegen die Anteile der Bewohner in Miete und Untermiete niedriger als im urbanen Raum (T2.2.1). Am niedrigsten ist dieser Anteil im peripheren Raum mit 39,3%, am höchsten in den alpinen Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen mit 45,2% (urbaner Raum 61,4%). Entsprechend höher ist im ländlichen Raum der Anteil der Hauseigentümer. Er reicht von 31,1% in alpinen Tourismusgemeinden bis zu 42,8% im peripheren und 42,9% im periurbanen ländlichen Raum.

Der Anteil der Hauseigentümer variiert innerhalb des periurbanen Raumes in Abhängigkeit von der Verkehrserschliessung nur geringfügig (T2.2-1). Im Falle einer vergleichsweise guten ÖV-Erschliessung ist der Anteil der Hauseigentümer leicht niedriger (41,3%) und der Anteil der Mieter bzw. Untermieter (43,3%) etwas höher als in den Gebieten des periurbanen Raums mit schlechterer ÖV-Erschliessung. Den niedrigsten Anteil an Mietern und Untermietern findet man in den dünn besiedelten Gebieten des peripheren ländlichen Raums (29,6%).

Tabelle 2.2.1 Bewohnertyp nach Raumtyp, in% (Strukturerhebungen 2011-2013)

		Bewohnertyp					Gesamtsumme
		Mieter/in oder Untermieter/in	Genossenschafter/in	Stockwerk-/Wohnungseigentümer/in	Eigentümer/in des Hauses	Andere Situation	
Raumtyp des Wohnortes	Urbaner Raum	61.4	3.6	11.7	20.5	2.9	100
	Periurbaner LR	41.6	0.5	9.4	42.9	5.5	100
	Peripherer LR	39.3	0.8	10.1	42.8	6.9	100
	Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglos	45.2	0.4	16.9	31.1	6.4	100
Detaillierter Raumtyp des Wohnortes	Urbaner Raum	61.4	3.6	11.7	20.5	2.9	100
	Periurbaner LR: Gute ÖV- und gute MIV-Erreichbarkeit	43.3	0.6	9.8	41.3	5.0	100
	Periurbaner LR: Mässige ÖV- und gute MIV-Erreichbarkeit	39.9	0.5	9.1	44.5	6.0	100
	Periurbaner LR: Mässige ÖV- und mässige MIV-Erreichbarkeit	41.2	0.5	8.0	43.8	6.5	100
	Alpine Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen	45.2	0.4	16.9	31.1	6.4	100
	Peripherer LR: Mässig besiedelt	40.1	0.8	9.5	42.8	6.8	100
	Peripherer LR: Dünn besiedelt	29.6	0.7	17.3	43.8	8.7	100
	Gesamte Schweiz	56.5	2.8	11.2	25.9	3.6	100

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

12

Tabelle 2.2.2 Einwohner nach Gebäudekategorie und Wohnungsgrösse nach Raumtyp, in % (Strukturerhebungen 2011-2013)

		Raumtyp des Wohnortes				Gesamte Schweiz
		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	
Gebäudekategorie	Provisorische Unterkünfte	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0
	Einfamilienhäuser	20.7	38.2	35.3	20.4	24.7
	Mehrfamilienhäuser	60.0	42.7	44.3	57.9	56.0
	Wohngebäude mit Nebennutzung	16.8	15.5	16.3	15.3	16.5
	Gebäude mit teilweiser Wohnnutzung	2.4	3.6	4.1	6.4	2.7
	Gebäude ohne Wohnnutzung	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Sonderbauten	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Gesamtsumme	100	100	100	100	100
Anzahl Zimmer	1 Zimmer	4.7	2.1	2.6	7.4	4.2
	2 Zimmer	13.7	8.5	9.7	14.5	12.6
	3 Zimmer	28.8	20.2	21.5	26.7	26.8
	4 Zimmer	29.5	30.1	30.2	28.1	29.6
	5 Zimmer und mehr	23.2	39.2	36.0	23.4	26.9
	Gesamtsumme	100	100	100	100	100

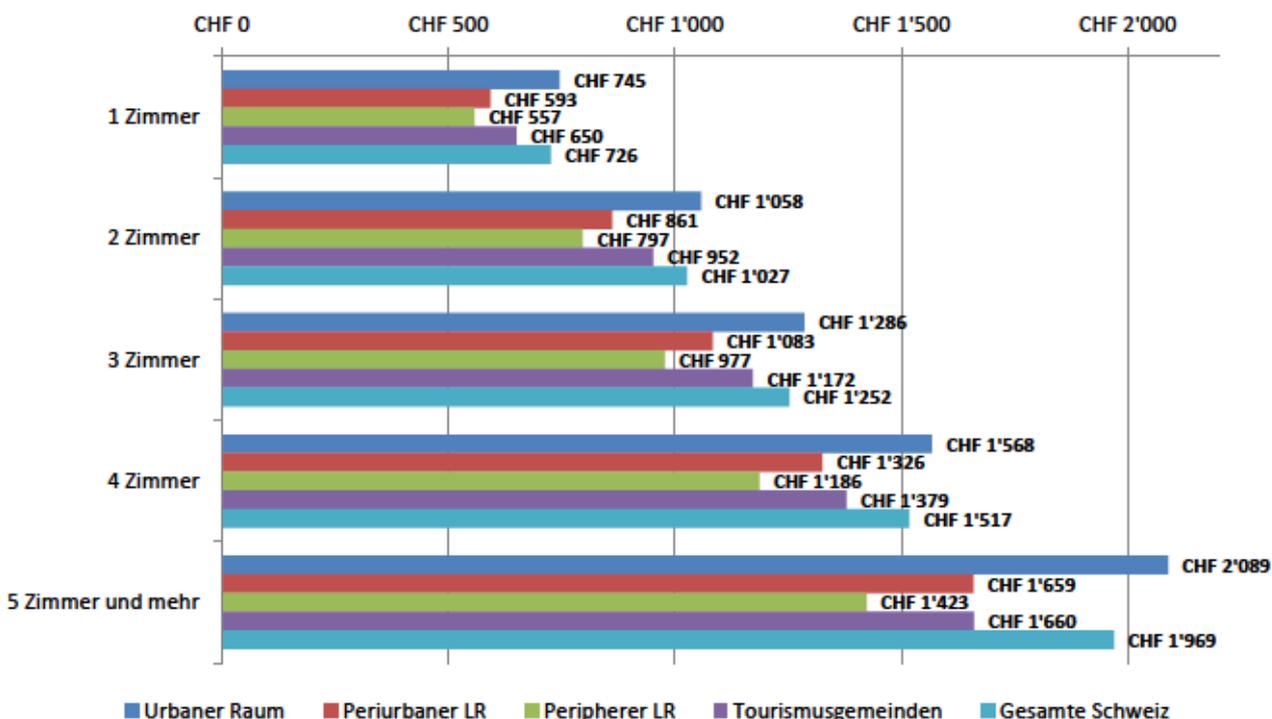
Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

Die häufigste Gebäudekategorie, in denen sich die in der Strukturerhebung 2011 bis 2013 erhobenen Personen befinden, sind Mehrfamilienhäuser. Die gilt für alle Raumtypen, also auch für den ländlichen Raum. Im periurbanen Raum erreichen Mehrfamilienhäuser ähnliche Anteile (42,7%) wie im peripheren ländlichen Raum (44,3%). In alpinen Tourismusgemeinden steigt ihr Anteil auf 57,9%, was fast dem Anteil im urbanen Raum von 60,0% entspricht (Tab. 2.2.2).

Das Wohnen in Einfamilienhäusern ist im periurbanen Raum (38,2%) und im peripheren ländlichen Raum (35,3%) am weitesten verbreitet. In den alpinen Tourismusgemeinden ist deren Anteil mit 20,4% dagegen genauso niedrig wie im urbanen Raum (20,7%).

Mit dem höheren Anteil von Einfamilienhäusern im periurbanen und peripheren ländlichen Raum geht ein vergleichsweise hoher Anteil von Wohnungen in der Grösse von fünf oder mehr Zimmern einher (39,2% respektive 36,0% in diesen beiden Typen des ländlichen Raumes). In Bezug auf Wohnungen mit zwei sowie mit drei Zimmern haben periurbane und periphere ländliche Gemeinden unterdurchschnittliche Anteile. Alpine Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen weisen unter allen Raumtypen die höchsten Anteile von Wohnungen mit einem Zimmer (7,4%) und mit zwei Zimmern (14,5%) auf.

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



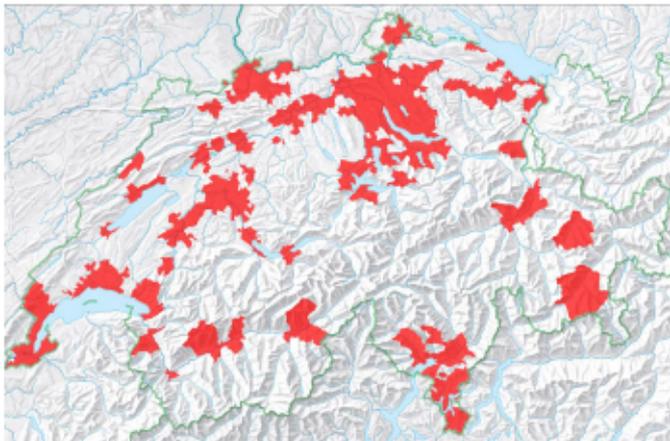
Die mittlere monatliche Miete ist bei den im urbanen Raum gelegenen Wohnungen am höchsten (Abb 2.2.1). Sie sinkt stetig von den Wohnungsstandorten im urbanen Raum, über den periurbanen Raum bzw. zum peripheren Raum ab. In den alpinen Tourismusgemeinden sind dagegen die höchsten mittleren Wohnungsmieten im ländlichen Raum festzustellen. Bei Wohnun-

gen in der Grösse bis zu vier Zimmern liegt das mittlere Mietniveau über demjenigen im periurbanen ländlichen Raum, bei grösseren Wohnungen ist es ähnlich hoch.

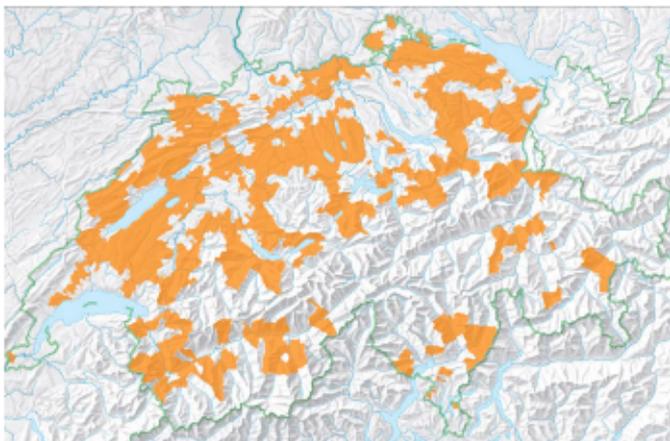
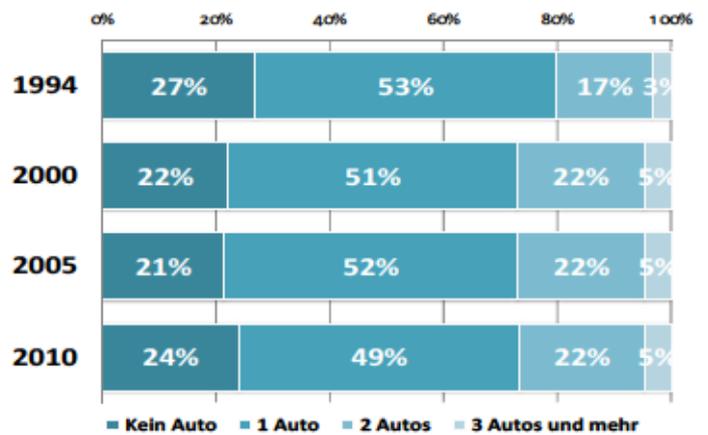
ENTWICKLUNG DER MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

3.1. Ausstattung mit Fahrzeugen, Führerschein und ÖV-Abonnements

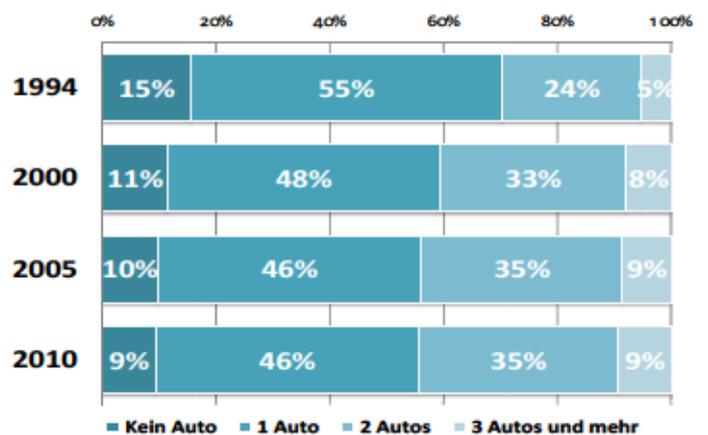
Abbildung 3.1.1 Ausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp (Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

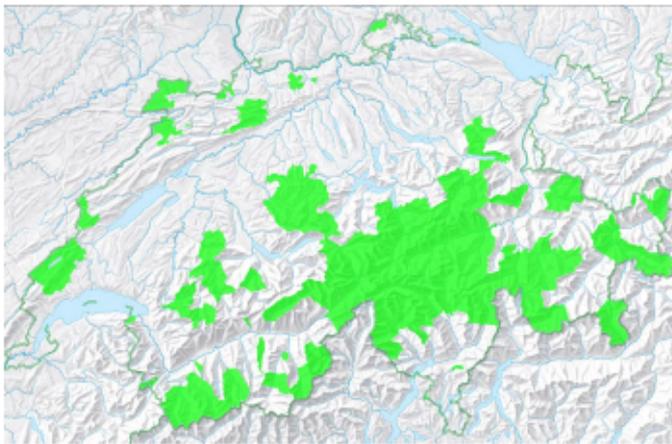


Urbaner Raum

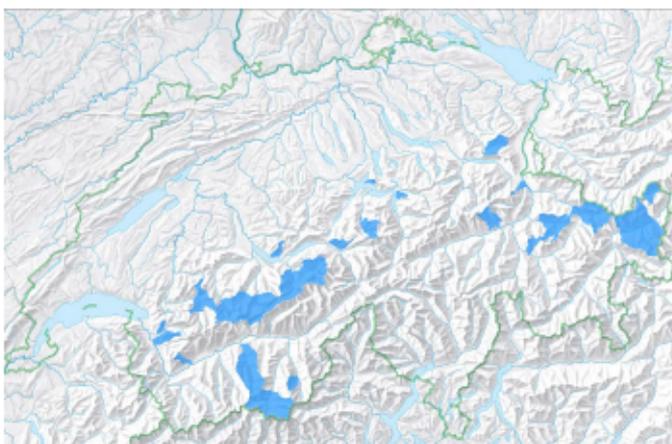
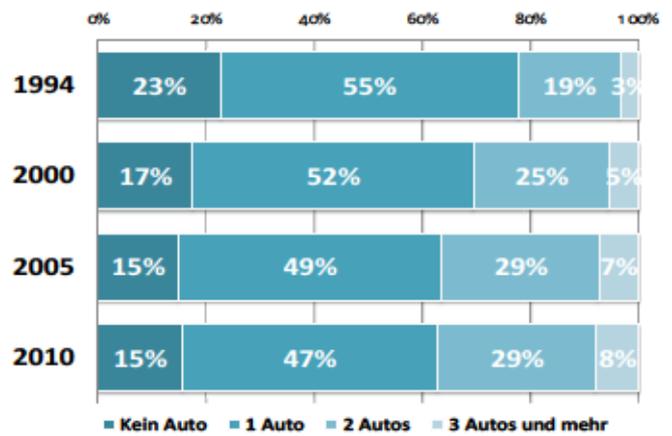


Periurbaner ländlicher Raum

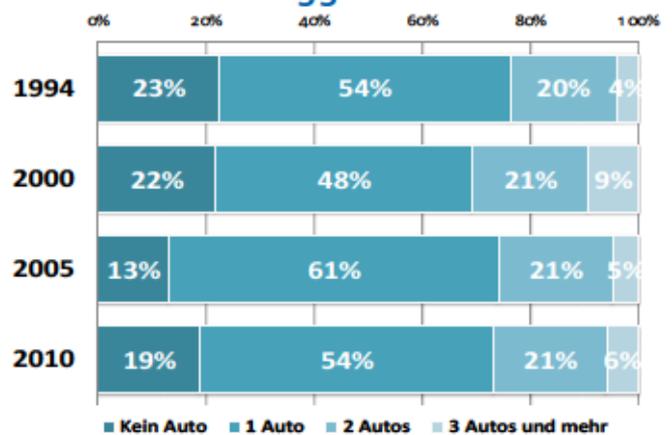




Peripherer ländlicher Raum



Alpine Tourismuszentren ausserhalb der Agglos



Im periurbanen Raum haben 44% der Haushalte mehr als ein Auto, im peripheren ländlichen Raum sind es 37% (T. 3.1.1). Dies sind deutlich höhere Anteile als in den alpinen Tourismusgemeinden und im urbanen Raum mit jeweils 27%. Der Anteil der Haushalte mit genau einem Auto unterscheidet sich kaum zwischen urbanem und ländlichem Raum und bewegt sich zwischen 45% (periurbaner Raum) und 49% (urbaner Raum). Nur die Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden stellt mit einem Anteil von 54% (genau ein Auto im Haushalt) eine Ausnahme dar. Entsprechend ist der Anteil der autofreien Haushalte im periurbanen Raum (9%) und im peripheren Raum (15%) vergleichsweise niedrig. Nur die Bevölkerung alpiner Tourismuszentren

kommt mit 19% in die Nähe des Anteils der urbanen Bevölkerung von 24% Haushalten ohne Auto.

Seit 1994 sind bei den Haushalten sowohl des peripheren als auch des periurbanen Raums zwei markante Entwicklungen eingetreten: Der Anteil der autofreien Haushalte ist deutlich zurückgegangen (im peripheren ländlichen Raum von 23% im Jahr 1994 auf 15% im Jahr 2010; im periurbanen Raum von 15% im Jahr 1994 auf 9%). Und der Anteil der Haushalte mit mehr als einem Auto ist stark gestiegen (im peripheren Raum von 22% im Jahr 1994 auf 37% im Jahr 2010; im periurbanen Raum von 29% auf 44%).

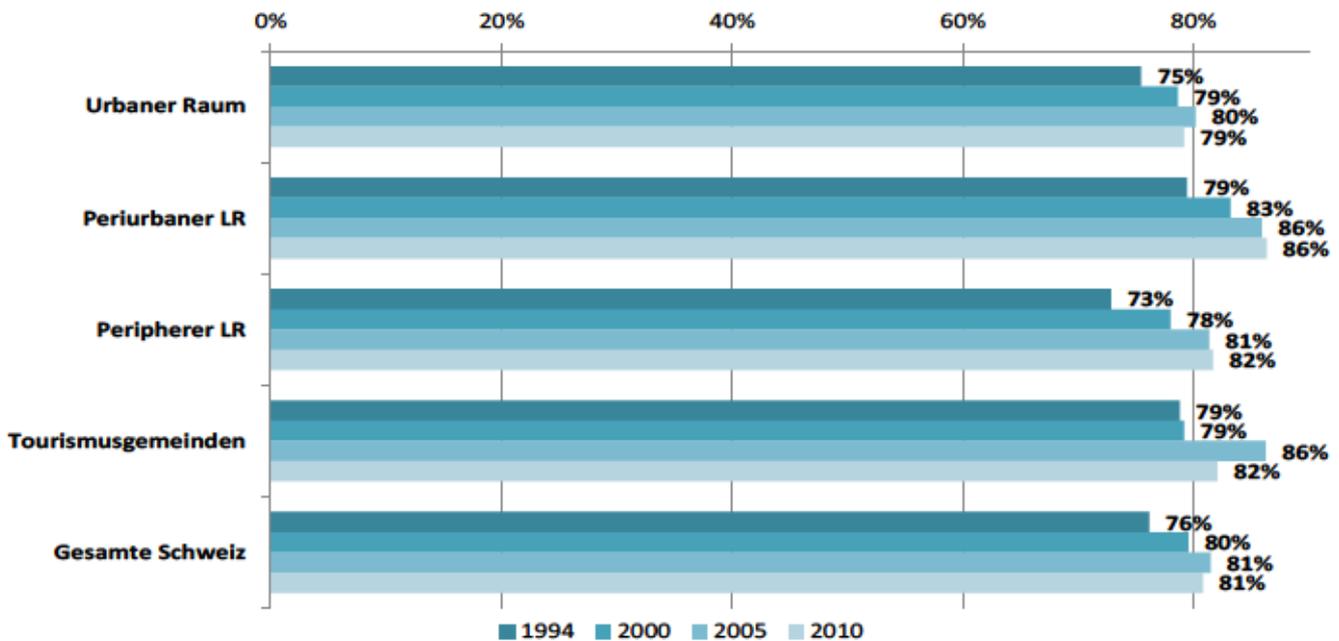
Tabelle 3.1.1 Haushaltsausstattung mit Fahrzeugen nach Raumtyp, in% (1994-2010)

Raumtyp		Anzahl Autos				Anzahl Velos					
		Kein Auto	1 Auto	2 Autos	3 Autos und mehr	Kein Velo	1 Velo	2 Velos	3 Velos und mehr		
Urbaner Raum	1994	27%	53%	17%	3%	33%	24%	20%	22%		
		2000	22%	51%	22%	5%	30%	21%	22%	27%	
			2005	21%	52%	22%	5%	31%	21%	21%	26%
				2010	24%	49%	22%	5%	33%	21%	22%
	1994				15%	55%	24%	5%	25%	22%	22%
		2000			11%	48%	33%	8%	20%	19%	24%
			2005		10%	46%	35%	9%	23%	19%	24%
				2010	9%	46%	35%	9%	25%	19%	25%
	1994				23%	55%	19%	3%	33%	23%	20%
		2000			17%	52%	25%	5%	29%	16%	23%
			2005		15%	49%	29%	7%	28%	21%	22%
				2010	15%	47%	29%	8%	31%	18%	24%
1994	23%				54%	20%	4%	26%	25%	20%	29%
	2000	22%			48%	21%	9%	34%	18%	19%	30%
		2005	13%		61%	21%	5%	30%	24%	22%	24%
			2010	19%	54%	21%	6%	32%	18%	23%	27%
1994				25%	53%	19%	4%	31%	24%	21%	24%
	2000			20%	50%	24%	5%	28%	20%	22%	29%
		2005		19%	51%	25%	5%	29%	21%	22%	28%
			2010	21%	49%	25%	6%	31%	20%	23%	26%

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Beim Velobesitz fallen periurbane Gemeinden mit einer hohen Velobesitzquote auf. Denn nur in 24,9% der Haushalte gibt es kein Velo (Schweizer Mittel: 31,4%). Der Anteil der Haushalte mit mehr als einem Velo ist im ländlichen Raum, allerdings auch bedingt durch die Grösse der Haushalte, generell höher als im urbanen Raum (Tab. 3.1.1).

Der Anteil der Haushalte ohne und mit Velo hat sich im ländlichen Raum im Zeitablauf nicht stark verändert.

Abbildung 3.1.2 Anteil der Wohnbevölkerung mit Führerschein nach Raumtyp (Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010)


17

Den höchsten Anteil an Personen mit einem Führerschein findet man in periurbanen Gemeinden mit 86% (Tab. 3.1.2). Der Führerscheinbesitz in den anderen ländlichen Raumtypen liegt mit 82% nur geringfügig über dem Schweizer Mit-

tel von 81%. Der Führerscheinbesitz hat sich seit dem Jahr 2005 im peripheren und periurbanen Raum kaum geändert, in alpinen Tourismuszentren ist er allerdings seit dem Jahr 2005 um vier Prozentpunkte auf 82% zurückgegangen.

Tabelle 3.1.2 Abobesitz nach Raumtyp, in% (2010)

		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
Halbtax	Ja	40%	34%	33%	44%	38%
	Nein	60%	66%	67%	56%	62%
GA	Ja	10%	8%	9%	9%	10%
	Nein	90%	92%	91%	91%	90%
Kein Abo	Ja	40%	54%	54%	41%	43%
	Nein	60%	46%	46%	59%	57%

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Der Besitz von Abonnements für den öffentlichen Verkehr ist erwartungsgemäss im ländlichen Raum geringer verbreitet als im urbanen Raum. Aber auch im periurbanen und peripheren ländlichen Raum besitzt fast die Hälfte der Bevölkerung (46%) eines der verschiedenen ÖV-Abonnemente (Tab. 3.1.2). In alpinen Tourismusgemeinden sind es sogar 59%, was fast dem Anteil im urbanen Raum (60%) entspricht. In Bezug auf den GA- und Halbtaxbesitz zeigen sich Unterschiede zum urbanen Raum wiederum

vor allem in der Bevölkerung des periurbanen sowie des peripheren ländlichen Raums. Dort haben 34% resp. 33% der befragten Einwohner ein Halbtax-Abonnement (urbaner Raum 40%) und 8% beziehungsweise 9% ein GA. Die Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden zeichnet sich durch einen hohen Anteil von Personen mit Halbtax-Abo (44%) aus. 8% beziehungsweise 9% ein GA. Die Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden zeichnet sich durch einen hohen Anteil von Personen mit Halbtax-Abo (44%) aus.

3.2. Verkehrsverhalten der ländlichen Bevölkerung

Der Mobilitätsgrad, also der Anteil der Personen mit mindestens einem Weg ausser Haus an einem Erhebungstichtag, ist in allen Raumtypen des ländlichen Raums im Jahr 2010 geringfügig niedriger als in der Bevölkerung des urbanen Raums. Es gibt einen stetigen Abfall des Anteils

von der Bevölkerung des urbanen Raums (mit 89,4% mobilen Personen), über den periurbanen Raum (88,2%), die peripheren ländlichen Gemeinden (87,5%) bis zu den alpinen Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen (86,2%).

Tabelle 3.2.1 Kenngrössen des Verkehrs nach Raumtyp (Datenstände 1994-2010)

		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
Anzahl Wege	1994	3.2	3.2	3.2	3.3	3.2
	2000	3.5	3.7	3.5	3.5	3.6
	2005	3.3	3.3	3.2	3.3	3.3
	2010	3.4	3.4	3.4	3.3	3.4
Tagesdistanz (in km)	1994	30.9	32.7	30.5	35.4	31.3
	2000	33.5	38.4	40.9	48.4	35.0
	2005	33.8	39.8	38.8	34.6	35.2
	2010	35.1	41.7	40.8	33.2	36.7
Tageswegzeit (in Min.)	1994	65.4	74.6	71.0	83.6	67.7
	2000	93.1	92.8	96.1	99.4	93.3
	2005	96.9	99.6	97.8	104.4	97.6
	2010	92.2	90.0	92.9	83.9	91.7
Mobilitätsgrad (in %)	1994	89.5	87.8	87.6	89.0	89.1
	2000	90.1	90.4	87.7	90.4	90.1
	2005	89.6	88.1	87.7	85.3	89.2
	2010	89.4	88.2	87.5	86.2	89.1

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 1994-2010

Hinsichtlich der durchschnittlichen Anzahl Wege pro Einwohner und Tag im Inland unterscheidet sich die Bevölkerung der einzelnen Raumtypen dagegen kaum (Tab. 3.2.1). Lediglich die Bevölkerung alpiner Tourismuszentren liegt mit 3,3 Wegen pro Person leicht unter dem Wert der anderen Raumtypen (3,4 Wege).

Die im Inland pro Person zurückgelegte Tagesdistanz ist in der Bevölkerung der Gemeinden des periurbanen ländlichen Raums am höchsten (Tab. 3.2.1). Sie liegt mit durchschnittlich 41,7 km pro Person um 19% höher als die Tagesdistanz der Bevölkerung im urbanen Raum (35,1 km). Dicht auf die periurbanen Gemeinden folgt die Bevölkerung im peripheren ländlichen Raum mit einer mittleren Tagesdistanz von 40,8 km. 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 Tagesdistanz der Bevölkerung alpiner Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen fällt mit 33,2 km vergleichsweise gering aus. Ihre Tagesdistanz ist im Vergleich zum Jahr 2005 zudem zurückgegangen (ARE 2008). Sie lag damals bei 41,3 km. Allerdings treten aufgrund der geringen Stichprobe in diesem Raumtyp relativ grosse Schwankungen beim Vergleich der Mittelwerte über die Zeit auf. In der Bevölkerung des periurbanen und peripheren ländlichen Raums sind die Tagesdistanzen zwischen 2005 und 2010 weitgehend gleich geblieben; im urbanen Raum sind sie pro Kopf um 0,7 km leicht gestiegen.

Die Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden generiert weniger Wege als die Bevölkerung der anderen beiden ländlichen Raumtypen, weil sie bei den beiden aufkommensrelevanten Indikatoren, der Mobilitätsrate und der mittleren Anzahl Wege, jeweils die niedrigsten Werte aufweist. Folge sind die geringsten Tagesdistanzen pro Person aller drei Raumtypen des ländlichen Raums. Bei der Bevölkerung des periurbanen

Raums ist es umgekehrt: Ihr Kennzeichen ist eine hohe Mobilitätsrate, eine durchschnittliche Anzahl Wege pro Person und die im ländlichen Raum höchsten Tagesdistanzen pro Person. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern periurbaner Gemeinden handelt es sich damit, auf diese Kenngrößen bezogen, um den „mobilsten“ Teil der ländlichen Bevölkerung.

Die Tageswegzeit im Inland, also die Gesamtheit der für Wege im Inland an einem Stichtag aufgewandten Zeit, zeigt ein anderes Bild als die Tagesdistanz (Tab. 3.2.1). Der Zeitaufwand der Bevölkerung periurbaner Gemeinden liegt im Mittel trotz höherer Tagesdistanzen mit 90,0 Minuten pro Person etwas niedriger als in der Bevölkerung des urbanen Raums (92,2 Min.). Die Bevölkerung des periurbanen Raums ist im Schnitt also schneller unterwegs als jene im urbanen Raum. Sie nutzt zum Beispiel andere, schnellere Verkehrsmittel oder ist in geringerem

Ausmass von Verkehrsbehinderungen betroffen. Die Tageswegzeit der Bevölkerung in peripheren ländlichen Gemeinden liegt mit 92,9 Min. nur geringfügig über jener der periurbanen Gemeinden. Einwohner alpiner Tourismusgemeinden wenden täglich am wenigsten Zeit auf (83,9 Min.). Sie legen im Mittel aber auch die geringsten Tagesdistanzen zurück.

Zwischen den Jahren 1994 bzw. 2000 und 2010 haben sich die mittleren Tagesdistanzen der Bevölkerung des periurbanen und des peripheren ländlichen Raums erhöht. In der Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden sind die Tagesdistanzen im Zeitablauf jedoch zurückgegangen. Die mittleren Tageswegzeiten sind in allen drei Raumtypen des ländlichen Raums gesunken. Das heisst, dass die Wege der periurbanen und peripheren ländlichen Bevölkerung im Jahr 2010 schneller als zehn Jahre zuvor zurückgelegt wurden.

Tabelle 3.2.2 Tagesdistanz nach Wegzweck und detaillierten Raumtyp, in km (2010)

	Urbaner Raum	Periurbaner LR: Gute ÖV- und gute MIV-Erreichbarkeit	Periurbaner LR: Mässige ÖV- und gute MIV- Erreichbarkeit	Periurbaner LR: Mässige ÖV- und mässige MIV- Erreichbarkeit	Alpine Tourismusgemein- den ausserhalb der Agglomerationen	Peripherer LR: Mässig besiedelt	Peripherer LR: Dünn besiedelt	Gesamte Schweiz
Tagesdistanz Arbeit und Ausbildung	10.3	13.4	13.0	11.7	7.3	11.8	7.5	10.9
Tagesdistanz Einkaufs- und Besorgungswege	4.4	5.3	5.8	4.8	4.7	5.4	8.1	4.7
Tagesdistanz Geschäftswege und	2.3	2.9	3.5	2.5	3.5	2.5	2.6	2.5
Tagesdistanz Freizeitwege	14.3	16.5	15.7	11.0	13.6	17.1	14.0	14.7
Tagesdistanz Service- und Begleitwege	1.6	1.8	2.5	2.0	2.6	2.7	3.1	1.8
Tagesdistanz Andere	2.2	1.8	1.9	1.2	1.4	1.7	1.3	2.1
Tagesdistanz	35.1	41.7	42.4	33.2	33.2	41.2	36.6	36.7

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

In den meisten Raumtypen des ländlichen Raums legt die Bevölkerung für das Pendeln zur Arbeits- und Ausbildungsstätte längere Distanzen zurück als die Bevölkerung des urbanen Raums (Tab. 3.2.2). Dies gilt insbesondere für jene Teile des periurbanen ländlichen Raums, die über eine gute Erreichbarkeit der Zentren mit Verkehrsmitteln des ÖV und MIV respektive nur mit jenen des MIV verfügen (13,4 km resp. 13,0 km je Person). Aus mehreren Gründen haben sich intensive Pendelbeziehungen aus den gut erschlossenen Teilen des periurbanen Raums 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 Zuzüger attraktiv gemacht hat (ARE 2012). Andererseits kann hierfür aber auch das ungünstige Verhältnis von Arbeitsplätzen zur Bevölkerungszahl angeführt werden (siehe Kap. 2.1), das als Push-Faktor wirkt.

Anders sieht es in der Bevölkerung der periurbanen Gemeinden mit einer schlechteren Erreichbarkeit der Zentren sowie in den peripheren Gemeinden des ländlichen Raums aus: Pro Person

werden für das Pendeln im Mittel geringere Distanzen als in der Bevölkerung besser erschlossener periurbaner Gemeinden zurückgelegt (11,7 bzw. 11,8 km pro Kopf). Dies liegt auch daran, dass in den peripheren Gemeinden des ländlichen Raums ein höherer Teil der Berufstätigen zu Zielen innerhalb des gleichen Raumtyps pendelt, also nicht im gleichen Ausmass wie die Bevölkerung des periurbanen Raums in den Zentren arbeitet, wie die Auswertung der Pendlerstatistik ergeben hat (ARE 2012, S. 42). Die Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden weist die gleichen niedrigen mittleren Pendeldistanzen (7,3 km pro Kopf) auf wie die Bevölkerung des dünn besiedelten ländlichen Raums (7,5 km).

Bei Einkaufs- und Versorgungswegen hat die ländliche Bevölkerung im Vergleich zur urbanen Bevölkerung im Mittel längere Distanzen (Tab. 3.2.2). Dabei zeigt sich in der periurbanen Bevölkerung wie beim Pendeln ein Effekt der Erreichbarkeit: Mit besserer Erreichbarkeit der Zentren aus den periurbanen Gemeinden steigen die pro Person zurückgelegten Distanzen, weil offenbar verstärkt in den Zentren eingekauft wird. Überdurchschnittliche Distanzen treten aber auch in der Bevölkerung des peripheren ländlichen Raums auf. 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).

Die überdurchschnittlich langen Freizeitdistanzen der Bevölkerung in Teilen des periurbanen Raumes sind einer der Gründe für die vergleichsweise hohen Tagesdistanzen dieser ländlichen Bevölkerungsgruppe. Dies gilt aber nur mit der Einschränkung, dass hohe Freizeitdistanzen vor allem in den periurbanen Gemeinden mit guter Erreichbarkeit der Zentren auftreten: im Falle einer guten MIV- und guten ÖV-Erschliessung sind es 16,5 km pro Person und Tag (Tab. 3.2.2). 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. In der Bevölkerung des peripheren ländlichen Raums führt die gegebene Nähe zu Naturräumen bei gleichzeitig schlechter Erreichbarkeit der Agglomerationen offenbar nicht durchgängig zu einer Freizeitgestaltung im Nahbereich. Nur im dünn besiedelten peripheren Raum legt die Bevölkerung eine unterdurchschnittliche

Freizeitdistanz zurück (14,0 km pro Person und Tag), im mässig besiedelten peripheren Raum ist die Freizeitdistanz jedoch überdurchschnittlich hoch (17,1 km). Am ehesten scheint die Nähe zu den im Natur- und im Siedlungsraum vorhandenen Freizeitangeboten auf die Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden zu wirken, die für die Freizeit die geringsten Distanzen aller Raumtypen aufwendet (13,6 km pro Person und Tag). Die Bevölkerung dieser Gemeinden kann offenbar nicht nur häufig in Nähe zum Wohnort arbeiten, wie die Auswertung der Pendlerdistanzen nahe legt, sondern sie ist auch eher als andere Teile der ländlichen Bevölkerung in der Lage, die Freizeit wohnortnah zu gestalten.

Auffallend ist, dass in allen Raumtypen des ländlichen Raums die Service- und Begleitwege pro Person länger als in der urbanen Bevölkerung sind (Tab. 3.2.2). Mit der Wohnsituation sind offenbar weitere Wege für das Begleiten, Bringen und Abholen von anderen Personen (z. B. von Kindern) verbunden.

Tabelle 3.2.3 Tagesdistanz nach Verkehrsmittel und Raumtyp, in km (2010)

	Raumtyp				
	Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismus-gemeinden	Gesamte Schweiz
Tagesdistanz LV	2.9	2.5	2.6	2.7	2.8
Tagesdistanz MIV	22.2	30.9	29.9	26.0	24.4
Tagesdistanz ÖV	9.1	7.2	7.0	3.6	8.6
Tagesdistanz übrige Verkehrsmittel	0.8	1.1	1.3	0.9	0.9
Tagesdistanz	35.1	41.7	40.8	33.2	36.7

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Die höhere Verfügbarkeit von Personenwagen und die schlechtere Erschliessung mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum hat Auswirkungen auf die mit den Verkehrsmitteln zurückgelegten Distanzen: Mit Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs (MIV) werden von der Bevölkerung sowohl der periurbanen als auch der peripheren Gemeinden deutlich weitere Distanzen zurückgelegt als von der urbanen Bevölkerung. Der Unterschied zwischen den MIV-Distanzen der periurbanen Bevölkerung (im Mittel 30,9 km pro Person) und der vergleichsweise niedrigen Distanz in der urbanen Bevölkerung von 22,2 km pro Person beträgt immerhin 8,7 km pro Person (Tab. 3.2.3). In der Teilgruppe der periurbanen Bevölkerung mit mässiger ÖV-, aber guter MIV-Erschliessbarkeit ist der Unterschied noch um einen Kilometer pro Person grösser (31,9 km pro Person und Tag). Setzt man die MIV-Tagesdistanz mit der totalen

Tagesdistanz in ein Verhältnis, so werden von der periurbanen Bevölkerung 74% der Distanzen im Inland mit Verkehrsmitteln des MIV zurückgelegt. In der Bevölkerung des peripheren ländlichen Raums ist der Anteil fast gleich hoch (73%), allerdings bei etwas niedrigerer Tagesdistanz mit Verkehrsmitteln des MIV (29,9 km pro Person). In der Bevölkerung des urbanen Raums entfallen dagegen nur 63% der Tagesdistanz im Inland auf den MIV (siehe auch ARE 2014).

Die mittlere Tagesdistanz mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterscheidet sich nicht wesentlich zwischen der Bevölkerung des periurbanen und des peripheren ländlichen Raums (7,2 km resp. 7,0 km). Bei mässiger ÖV-Erschliessung und bei dünner Besiedlung in peripheren Gemeinden sinkt die mittlere ÖV-Tagesdistanz auf unter 6 km pro Person weiter ab (Tab. 3.2.3). Am niedrigsten ist sie aber in der Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden mit 3,6 km pro Person und Tag.

Tabelle 3.2.4 Tagesdistanz nach Verkehrsmittel und detaillierten Raumtyp, in km (2010)

	Urbaner Raum	Periurbaner LR: Gute ÖV- und gute MIV-Erschliessbarkeit	Periurbaner LR: Mässige ÖV- und gute MIV-Erschliessbarkeit	Periurbaner LR: Mässige ÖV- und mässige MIV-Erschliessbarkeit	Alpine Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen	Peripherer LR: Mässig besiedelt	Peripherer LR: Dünn besiedelt	Gesamte Schweiz
Tagesdistanz LV	2.9	2.7	2.3	2.0	2.7	2.6	2.7	2.8
Tagesdistanz MIV	22.2	30.4	31.9	24.8	26.0	30.0	28.9	24.4
Tagesdistanz ÖV	9.1	7.4	7.0	5.8	3.6	7.3	<u>4.7</u>	8.6
Tagesdistanz übrige Verkehrsmittel	0.8	1.2	1.1	<u>0.5</u>	<u>0.9</u>	<u>1.3</u>	<u>0.4</u>	0.9
Tagesdistanz	35.1	41.7	42.4	33.2	33.2	41.2	36.6	36.7

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Kursiv: Vertrauensintervall zwischen +/- 20% und +/- 60%

Umschlag: Vertrauensintervall über +/- 60%

Die mittlere Tagesdistanz im Langsamverkehr ist in allen Typen des ländlichen Raums niedriger als im urbanen Raum (Tab. 3.2.3b). Die Unterschiede sind allerdings nicht allzu gross. Die Ausnahme sind jene Gebiete des ländlichen Raums, die eine

mässige ÖV-Erschliessung aufweisen. Hier kommt die Bevölkerung im Langsamverkehr, je nach Güte der MIV-Erschliessung, nur auf 2,0 bzw. 2,3 km pro Person und Tag (das Schweizer Mittel sind 2,8 km).

3.3. Pendlermobilität

Zwischen den einzelnen Raumtypen des ländlichen Raums gibt es grosse Unterschiede bei den Zielen der Arbeitspendler (Tab. 3.3.1). Arbeitspendler aus dem periurbanen Raum pendeln am seltensten innerhalb der Wohngemeinde (19,6%). Dies verweist darauf, dass periurbane Gemeinden häufig den Charakter von Schlafgemeinden haben, die Mehrzahl der Berufstätigen dort also nicht in der gleichen Gemeinde arbeitet. Bereits in peripheren ländlichen Gemeinden pendelt schon gut ein Drittel der Arbeitspendler innerhalb der Wohngemeinde (34,2%). In alpinen Tourismusgemeinden sind es gar 55,1% der Arbeitspendler.

Mehr als zwei Drittel der Arbeitspendler aus periurbanen Gemeinden (69,0%) pendelt innerhalb des Wohnkantons oder innerhalb der Schweiz. Deutlich niedriger sind die entsprechenden Anteile in Gemeinden des peripheren ländlichen Raums (53,9%) und in alpinen Tourismusgemeinden (32,9%).

Auch bei Schulpendlern zeigt sich das gleiche Profil. Die Unterschiede zwischen den periurbanen und den anderen Gemeindtypen des ländlichen Raums sind allerdings nicht so gross wie beim Arbeitspendeln. Nur 12,4% der Schulpendler aus periurbanen Gemeinden pendeln innerhalb der Wohngemeinden (Tab. 3.3.1). In peripheren Gemeinden liegt der betreffende Anteil mit 20,5% und in alpinen Tourismusgemeinden mit 22,9% höher als in periurbanen Gemeinden, aber immer noch unter dem Anteil in urbanen Gemeinden (28,9%). Auch bei Schulpendlern weisen periurbane Gemeinden den höchsten Anteil von Pendlern innerhalb der Schweiz (25,7%) und innerhalb des Kantons (59,1%) auf.

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

		Raumtyp des Wohnortes				
		Urbaner Raum	Perturbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
Arbeitspendler	Person pendelt nicht oder hat keinen fixen Arbeitsort (unterwegs)	9.4	10.9	11.5	11.2	9.8
	Person pendelt innerhalb der Wohngemeinde	28.6	19.6	34.2	55.1	27.1
	Person pendelt innerhalb Wohnkanton	45.0	48.4	42.3	23.7	45.5
	Person pendelt innerhalb der Schweiz	16.5	20.6	11.6	9.2	17.1
	Person pendelt von der Schweiz aus und hat einen Arbeitsbeginn im Ausland	0.4	0.5	0.3	0.7	0.4
	Person pendelt vom Ausland aus und hat einen Arbeitsbeginn in der Schweiz	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Person pendelt im Ausland	0.1	0.0	0.1	0.1	0.1
	Gesamtsumme	100	100	100	100	100
Schulpendler	Person pendelt nicht	2.7	1.4	1.7	1.9	2.4
	Person pendelt innerhalb Wohngemeinde	28.9	12.4	20.5	22.9	25.0
	Person pendelt innerhalb Wohnkanton	46.9	59.1	54.7	55.2	49.8
	Person pendelt innerhalb der Schweiz	19.1	25.7	21.9	17.6	20.6
	Person pendelt von der Schweiz aus und besucht eine Ausbildungsstätte im Ausland	1.2	0.7	0.7	1.2	1.1
	Person pendelt vom Ausland aus und besucht eine Ausbildungsstätte in der Schweiz	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	Person pendelt im Ausland	1.2	0.7	0.5	1.2	1.1
	Gesamtsumme	100	100	100	100	100

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturhebung Pooling 2011-2013

Rund zwei von drei Arbeitspendlern aus periurbanen Gemeinden (66,1%) wählen für das Pendeln das Auto als Fahrer oder Mitfahrer (Tab. 3.3.2). Knapp darunter liegt der Anteil des Autos bei Arbeitspendlern aus peripheren ländlichen Gemeinden (61%), deutlich niedriger ist der Anteil bei jenen aus alpinen Tourismusgemeinden (47,0%). Beim Zufussgehen zur Arbeitsstelle ist der Verlauf gerade umgekehrt. Niedrige Anteile weisen hier die Arbeitspendler aus periurbanen Gemeinden auf (9,4%), was nur unwesentlich über dem Anteil der Arbeitspendler aus dem urbanen Raum liegt (8,6%). Der Anteil der zu Fuss Gehenden steigt bei Arbeitspendelnden aus peripheren Gemeinden auf 14,3% und erreicht bei Arbeitspendelnden aus alpinen Tourismusgemeinden mit 27,3% das Maximum aller Raumtypen. Geringer sind die Unterschiede zwischen

den Raumtypen bei der Wahl des Velos.

Das Berufspendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein Kennzeichen der Arbeitspendler aus Gemeinden des urbanen Raums, von denen insgesamt 34,6% den ÖV als Hauptverkehrsmittel (längste Wegstrecke) nutzen, rund die Hälfte davon entfällt auf die Eisenbahn (Tab. 3.3.2). Bei Arbeitspendelnden aus dem ländlichen Raum liegt der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel nur ungefähr halb so hoch wie bei jenen aus dem urbanen Raum, wobei die Unterschiede zwischen den drei ländlichen Raumtypen nicht gross sind: Von den Arbeitspendlern aus periurbanen Gemeinden nutzen 16,8% den ÖV, aus peripheren Gemeinden sind es 15,2% und aus alpinen Tourismusgemeinden 16,5% (jeweils inklusive Schiff und Seilbahn).

Tabelle 3.3.2 Hauptverkehrsmittelwahl auf dem Pendlerweg nach Raumtyp (Datenstand 2011-2013)

		Raumtyp des Wohnortes				
		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
Arbeit	Zu Fuss	8.6	9.4	14.3	27.3	9.2
	Trottinett, Skateboard, Hollschuhe usw.	0.1	0.1	0.1	0.2	0.1
	Fahrrad, Elektorrad	7.0	4.7	6.4	6.8	6.5
	Mofa, Motorfahrrad, Motorrad, Motorroller	1.9	1.7	1.6	1.2	1.8
	Auto (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in)	46.5	66.1	61.0	47.0	51.3
	Werkbus	1.4	1.2	1.4	1.0	1.3
	Eisenbahn	17.5	12.9	10.7	8.5	16.1
	Tram, Metro	5.9	0.5	0.5	0.8	4.5
	Trolleybus, Autobus, Postauto, Gesellschaftswagen	11.1	3.4	3.8	6.2	9.1
	Andere (z.B. Schiff, Seilbahn)	0.1	0.1	0.2	1.0	0.1
Gesamtsumme	100	100	100	100	100	
Schule	Zu Fuss	8.6	5.2	7.4	11.1	7.8
	Trottinett, Skateboard, Hollschuhe usw.	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2
	Fahrrad, Elektorrad	7.0	4.8	5.6	5.7	6.5
	Mofa, Motorfahrrad, Motorrad, Motorroller	2.0	2.8	2.0	0.7	2.1
	Auto (als Fahrer/in oder Mitfahrer/in)	11.7	18.5	18.1	18.1	13.4
	Schulbus	1.7	2.0	3.2	1.9	1.8
	Eisenbahn	38.8	50.8	48.5	43.5	41.8
	Tram, Metro	9.6	2.5	2.6	3.9	7.8
	Trolleybus, Autobus, Postauto, Gesellschaftswagen	20.2	13.1	12.2	14.5	18.3
	Andere (z.B. Schiff, Seilbahn)	0.2	0.1	0.1	0.4	0.2
Gesamtsumme	100	100	100	100	100	

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

Das wichtigste Hauptverkehrsmittel der Schulpendler aus dem ländlichen Raum ist die Eisenbahn. Sie erreicht bei Schulpendlern aus dem periurbanen Raum einen Anteil von 50,8% der Wege, ähnlich hoch (48,5%) ist der Anteil bei Schulpendlern aus dem peripheren ländlichen Raum und, etwas niedriger mit 43,5% bei jenen aus alpinen Tourismusgemeinden (Tab. 3.3.2).

Die Bedeutung der Eisenbahn als wichtigstes Verkehrsmittel der Schulpendler ist im ländlichen Raum noch grösser als im urbanen Raum (38,8%). Darüber hinaus hat der Bus (als Postauto, Auto- oder Trolleybus) mit Anteilen zwischen 12,2% und 14,5% noch eine gewisse Bedeutung für die Schulpendler aus dem ländlichen Raum.

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: zwischen 4,8% bei den Schulpendlern aus periurbanen Gemeinden, 5,6% bei jenen aus peripheren Gemeinden und 5,7% bei solchen aus alpinen Tourismusgemeinden (Tab. 3.3.2). Selbst im urbanen Raum liegt der Anteil des Velos nicht markant höher (7,0%).

Die Anteile der Schulpendler aus dem ländlichen

Raum, die zu Fuss zur Schule pendeln, liegen in allen ländlichen Raumtypen durchweg niedriger als die Anteile der zu Fuss zur Arbeitsstätte pendelnden Berufspendler. Nur in alpinen Tourismusgemeinden wird bei den Schulpendlern ein Anteil des Zufussgehens von mehr als 10% erreicht (11,1%). Damit ist das Pendeln zur Schule im ländlichen Raum noch stärker als das Pendeln zur Arbeit durch die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel (als Hauptverkehrsmittel) gekennzeichnet.

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 2010 vorgenommen. Dabei wurden die Distanzen zwischen dem Wohnsitz der befragten Personen und dem nächstgelegenen Standort der

betreffenden Versorgungsangebote modellgestützt mit Hilfe der schnellsten Route im zugrundeliegenden TOMTOM-Strassennetz berechnet (zur Methodik siehe ARE 2011). Diese Methode unterscheidet sich von der Methode (ohne Routing), die im früheren Bericht zur Mobilität im ländlichen Raum (ARE 2008) angewandt wurde, sowie von der Methode des Bundesamts für Statistik für das Indikatorensystem regionale Disparitäten in der Schweiz (BFS 2016).

Tabelle 3.4.1 Durchschnittliche Distanz zur nächsten Dienstleistung nach Raumtyp, in km (2010)

	Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
OV-Haltestelle	0.3	0.6	0.6	0.5	0.4
Arztpraxis	0.9	2.2	3.8	3.0	1.2
Bank	0.8	1.6	2.9	2.8	1.1
Restaurant	0.5	1.1	2.2	1.3	0.7
Sportanlagen	1.3	1.5	1.6	1.9	1.3
Kino	4.9	10.3	15.3	15.8	6.4
Schulen	1.2	3.5	8.7	13.7	2.0
Kleine Geschäfte	2.5	5.3	8.0	11.4	3.3
Kleine Supermärkte	6.6	11.4	21.6	25.5	8.2
Grosse Supermärkte	1.5	4.2	6.8	7.9	2.3

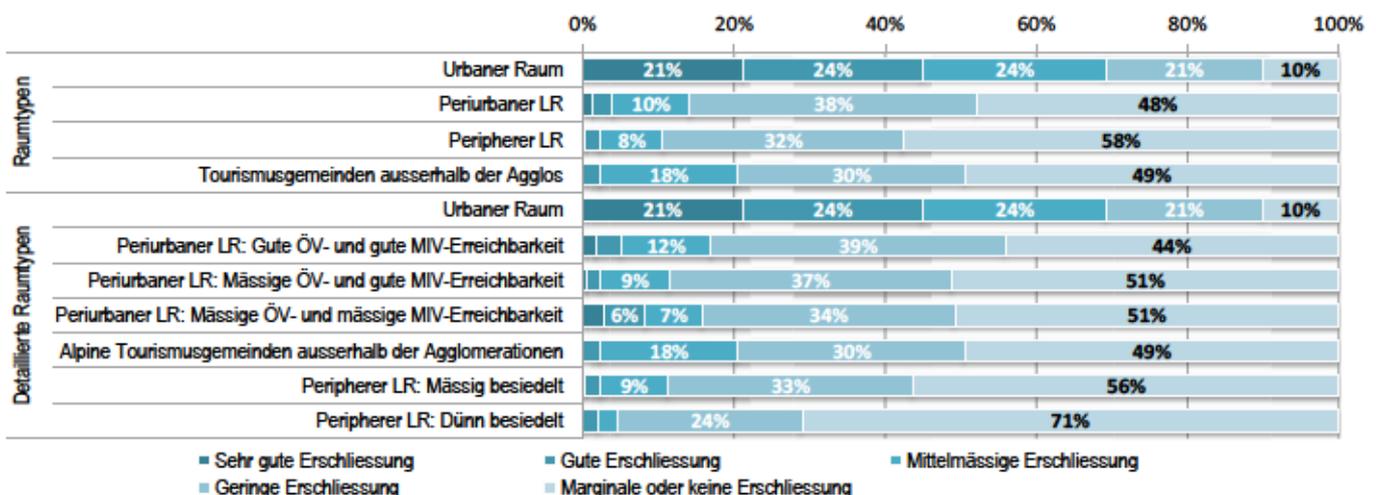
Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Bedingt durch die vergleichsweise niedrige Siedlungsdichte und die eher disperse Besiedlung des ländlichen Raums (siehe Kap. 2) müssen Bewohner ländlicher Gemeinden zu den meisten Versorgungsangeboten im Mittel längere Distanzen als die Bewohner der Gemeinden im urbanen Raum zurücklegen (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 urbanen Raums bei der Erreichbarkeit von Sportanlagen.

Innerhalb des ländlichen Raums gilt generell die Regel, dass die Distanzen zu den verschiedenen Versorgungseinrichtungen für Einwohner peripherer ländlicher Gemeinden und alpiner Tourismusgemeinden im Durchschnitt noch einmal um einiges grösser sind als für Einwohner periurbaner Gemeinden. Die Ausnahme von dieser Regel sind ÖV-Haltestellen und Sportanlagen. In alpinen Tourismusgemeinden ist zudem auch die Distanz zu Restaurants (1,3 km) ähnlich zu der in periurbanen Räumen (1,1 km) ausgeprägt.

25

Abbildung 3.4.1 Güteklassen der Erschliessung der Haushalte durch den ÖV nach Raumtyp, 2010 (Quelle BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)



Als Kriterium für die Erschliessung mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs wird die ÖV-Güteklasse 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-Güteklasse wird aus drei Komponenten ermittelt (ARE 2015):

- Kursintervall an der jeweiligen Haltestellenkategorie;
- Distanz des Haushalts zur jeweiligen Haltestelle der betreffenden Kategorie.

In den Gemeinden des urbanen Raums haben 45% der Haushalte gemessen an der ÖV-Güteklasse eine sehr gute oder gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr. Im ländlichen Raum sind die entsprechenden Anteile sehr guter und guter Erschliessung markant niedriger (Tab. 3.4.1): 4% im periurbanen Raum, 3% in alpinen Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen und 2% im peripheren ländlichen Raum.

In Gemeinden des periurbanen ländlichen Raums sowie in alpinen Tourismusgemein-

- Art und Anzahl der an dieser Haltestelle für einen Haushalt verfügbaren Verkehrsmittelarten (Bus, Postauto, Tram, Bahnangebote sowie Schiffe und Seilbahnen);

den hat knapp die Hälfte der Haushalte nur ein ÖV-Angebot der niedrigsten Güteklasse, also nur eine marginale oder gar keine Erschliessung in akzeptabler Entfernung verfügbar. In peripheren Gemeinden des ländlichen Raums sind es im Mittel sogar 58% der Haushalte, in den dünn besiedelten Gebieten gar 71% (Tab. 3.4.1).

Selbst in jenem Teil des periurbanen ländlichen Raums mit der vergleichsweise besten Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr haben nur 5% der Haushalte eine sehr gute oder gute ÖV-Güteklasse. Und immer noch 44% der Haushalte haben nur eine marginale oder gar keine Erschliessung verfügbar. Gleichzeitig ist dort aber die MIV-Erreichbarkeit gut, was Folgen für die Verkehrsmittelwahl der dortigen Einwohner hat.

4

VERKEHRsverhalten NACH BEVÖLKERUNGS- GRUPPEN

4.1. Haushaltstypen

Je nach untersuchtem Haushaltstyp unterscheiden sich die Tagesdistanzen der Bevölkerung periurbaner und peripherer ländlicher Gemeinden. Personen aus Einpersonenhaushalten periurbaner Gemeinden sowie aus den dortigen Haushalten mit einem Bruttohaushaltseinkommen von über 6000 Franken pro Monat legen längere

Tagesdistanzen zurück als Personen der gleichen Haushaltstypen peripherer ländlicher Gemeinden. Personen der einkommensstarken Haushalte des periurbanen Raums sowie der alpinen Tourismusgemeinden weisen insgesamt die höchsten Tagesdistanzen aller Haushaltstypen in der Schweiz auf.

27

Tabelle 4.1.1 Tagesdistanz von Zielpersonen nach Haushalts- und Raumtyp, in km (2010)

		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
Haushaltsgrösse	1 Person	32.3	38.5	34.9	19.7	33.2
	2 Personen	36.0	40.8	42.9	30.9	37.2
	3 Personen	37.0	44.8	42.0	29.8	38.7
	4 Personen	34.7	41.1	41.7	44.1	36.6
	5 oder mehr	34.0	43.3	38.9	37.9	37.0
Typ des Privathaushalts	Einpersonenhaushalt	32.3	38.5	34.9	19.7	33.2
	Paare ohne Kinder im Haushalt	36.5	40.6	41.7	36.2	37.5
	Paare mit Kind(ern) im Haushalt	35.4	43.0	40.6	39.8	37.5
	Einelternhaushalte mit Kind(ern) im Haushalt	31.7	41.3	52.5	26.0	34.0
	Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	39.3	41.0	40.7	6.0	39.1
Einkommen	welss nicht/keine Angabe	32.2	34.6	40.8	18.8	32.9
	bis und mit 2000 Fr.	18.7	19.4	28.6	28.5	19.7
	2001 - 6000 Fr.	27.3	34.1	37.1	18.7	29.2
	6001 - 10000 Fr.	37.0	45.6	41.7	50.2	39.2
	10001 - 14000 Fr.	45.7	56.3	48.9	63.2	48.0
	mehr als 14000 Fr.	49.4	61.9	57.0	73.3	51.7
	Gesamtsumme	35.1	41.7	40.8	33.2	36.7

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Überdurchschnittlich hoch ist in allen ländlichen Raumtypen (gleich wie im urbanen Raum) die Tageswegzeit der einkommensstarken Haushalte über 10'000 Franken/Monat (Tab. 4.1.2). Dies geht aber einher mit einer vergleichsweise hohen mittleren Tagesdistanz dieser Bevölkerungsgruppe.

Tabelle 4.1.2 Tageswegzeit nach Haushalts- und Raumtyp, in Min. (2010)

		Urbaner Raum	Perlurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
Haushaltsgrösse	1 Person	91.6	85.3	85.2	70.1	90.4
	2 Personen	92.4	89.4	96.0	76.1	91.8
	3 Personen	95.1	89.7	95.0	96.8	94.0
	4 Personen	91.4	88.8	97.1	91.4	91.0
	5 oder mehr	89.1	96.0	85.1	89.0	90.9
Typ des Privathaushalts	Einpersonenhaushalt	91.6	85.3	85.2	70.1	90.4
	Paare ohne Kinder im Haushalt	92.5	88.5	94.1	77.1	91.6
	Paare mit Kind(ern) im Haushalt	91.6	92.0	92.0	93.7	91.7
	Einelternhaushalte mit Kind(ern) im Haushalt	94.8	93.3	99.4	97.5	94.7
	Nichtfamilienhaushalte (mit und ohne Verwandte)	93.5	76.2	115.2	55.5	91.3
Einkommen	weiss nicht/keine Angabe	88.3	80.9	86.8	58.9	86.4
	bis und mit 2000 Fr.	72.7	52.7	86.8	91.1	69.3
	2001 - 6000 Fr.	85.8	80.3	95.4	75.5	85.0
	6001 - 10000 Fr.	93.8	98.6	89.0	109.1	94.8
	10001 - 14000 Fr.	102.6	103.5	105.1	106.5	102.9
	mehr als 14000 Fr.	105.8	111.2	98.4	94.0	106.4
	Gesamtsumme	92.2	90.0	92.9	83.9	91.7

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

4.2. Soziodemografische Merkmale

Sowohl Frauen als auch Männer aus der Bevölkerung des ländlichen Raums legen im Mittel grössere Tagesdistanzen zurück als ihr Pendant im urbanen Raum. Dabei gilt auch im ländlichen Raum, dass die Distanzen der Männer durchweg grösser sind als die der Frauen. In periurbanen

Gemeinden lebende Männer haben mit 47,6 km pro Kopf die höchsten, in alpinen Tourismusgemeinden lebende Frauen die niedrigsten Tagesdistanzen (31,5 km). Nur die Tagesdistanzen von Frauen im urbanen Raum sind noch etwas niedriger (29,4 km).

Tabelle 4.2.1 Tagesdistanz nach Soziodemografie und Raumtyp, in km (2010)

		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz
Geschlecht	Mann	41.0	47.6	45.1	35.0	42.5
	Frau	29.4	35.9	36.8	31.5	31.1
	Gesamtsumme	35.1	41.7	40.8	33.2	36.7
Alter	6-17 Jahre	21.5	27.9	31.5	28.6	23.5
	18-24 Jahre	46.5	57.1	52.2	39.9	49.2
	25-44 Jahre	42.6	50.7	48.2	44.0	44.3
	45-64 Jahre	38.2	44.0	44.4	32.5	39.7
	65-79 Jahre	25.3	27.8	25.5	28.1	25.8
	80 Jahre und mehr	13.1	12.7	26.6	5.6	13.5
Arbeitsmarktstatus	Erwerbstätige/r	43.7	50.7	46.6	36.6	45.3
	Erwerbslose/r	23.7	36.7	35.7	132.3	26.0
	Nichterwerbspersonen	24.5	28.3	33.8	29.6	25.6
Ausbildung	Obligatorische Schule nicht abgeschlossen	21.6	27.8	33.4	11.3	23.2
	Obligatorische Schule	25.0	31.9	30.1	24.3	26.8
	Postobligatorische Ausbildung (ohne Hochschulstudium)	38.5	46.4	45.0	39.8	40.5
	Hochschule (Universität)	45.1	61.3	49.5	13.4	46.7

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Alle Altersgruppen der Bevölkerung des periurbanen Raumes (bis auf die Gruppe der über 79-Jährigen) weisen längere Tagesdistanzen als die entsprechenden Gruppen des urbanen Raums, aber auch als jene des peripheren ländlichen Raumes auf. Eine Ausnahme sind nur Kinder und Jugendliche zwischen 6 und 17 Jahren aus peripheren Gemeinden, die mit 31,5 km pro Kopf und Tag über alle Raumtypen hinweg die höchsten Distanzen zurücklegen. Dies kann unter anderem auf lange Wege zu Sekundarschulen und Kantonsschulen respektive Gymnasien zurückgeführt werden.

Auch bei Erwerbstätigen zeigen sich die bekannten Distanzunterschiede zwischen der Bevölkerung der periurbanen und urbanen Räume (50,7 km versus 43,7 km). Die Unterschiede zwischen

Erwerbstätigen aus peripheren Gemeinden (46,6 km) und aus urbanen Gemeinden sind allerdings nicht mehr so gross. Die geringsten Distanzen legen Erwerbstätige aus alpinen Tourismusgemeinden zurück (36,6 km), was auf einen höheren Anteil von am gleichen Ort beschäftigten Erwerbstätigen hindeuten kann.

Tabelle 4.2.2 Tageswegzeit nach Soziodemografie und Raumtyp, in Min. (2010)

		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismus- gemeinden	Gesamte Schweiz
Geschlecht	Mann	98.1	96.5	98.5	81.8	97.6
	Frau	86.5	83.6	87.6	85.8	86.0
	Gesamtsumme	92.2	90.0	92.9	83.9	91.7
Alter	6-17 Jahre	81.1	84.7	87.4	98.9	82.5
	18-24 Jahre	112.2	106.5	105.1	112.2	110.5
	25-44 Jahre	97.4	94.9	96.5	86.6	96.8
	45-64 Jahre	95.9	93.3	96.6	75.5	95.1
	65-79 Jahre	85.5	77.6	87.4	71.3	83.9
	80 Jahre und mehr	53.2	42.1	60.4	38.2	51.7
Arbeitsmarkt- status	Erwerbstätige/r	100.8	98.3	96.8	84.0	99.9
	Erwerbslose/r	88.9	92.6	89.1	255.0	89.6
	Nichterwerbspersonen	81.4	75.3	89.4	76.7	80.6
Ausbildung	Obiligatorische Schule nicht abgeschlossen	78.5	74.0	99.6	85.7	78.4
	Obiligatorische Schule	80.9	78.2	87.7	92.6	80.8
	Postobligatorische Ausbildung (ohne Hochschulstudium)	95.9	94.6	94.1	81.9	95.4
	Hochschule (Universität)	103.8	106.3	105.8	47.3	103.8

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Entsprechend ihrer langen Tagesdistanzen ist auch die Tageswegzeit der 6- bis 17-Jährigen aus Gemeinden des peripheren ländlichen Raums mit 87,4 Minuten länger als in den jeweiligen Altersgruppen der anderen Raumtypen.

Bei Erwerbstätigen aus periurbanen Gemeinden (98,3 Min.) und aus peripheren ländlichen Gemeinden (96,8 Min.) ist die Tageswegzeit trotz grösserer zurückgelegter Distanzen kürzer als bei Erwerbstätigen, die im urbanen Raum wohnen (100,8 Min.). Dies deutet wiederum auf vergleichsweise hohe mittlere Geschwindigkeiten hin, mit denen erwerbstätige Personen der periurbanen und peripheren ländlichen Gemeinden im Mittel im Verkehr unterwegs sind. Eine Sonderstellung nehmen im ländlichen Raum Erwerbstätige aus alpinen Tourismusgemeinden mit ihrer relativ niedrigen Tageswegzeit von 84,0 Minuten ein.

WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN LÄNDLICHEM UND URBANEM RAUM

5.1. Verkehrsleistung auf den Strassen

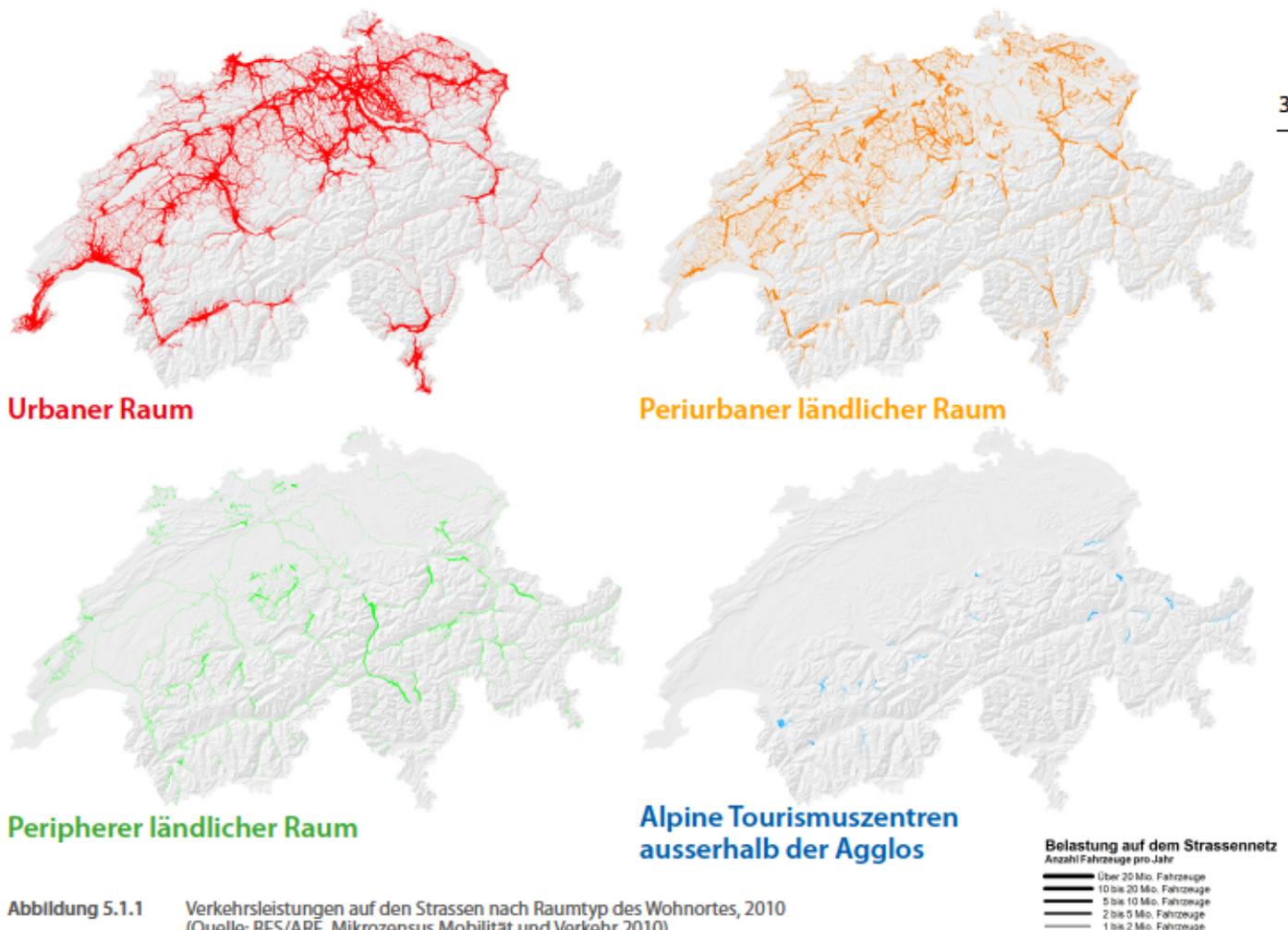


Abbildung 5.1.1 Verkehrsleistungen auf den Strassen nach Raumtyp des Wohnortes, 2010
(Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

Die Verkehrsleistungen auf den Strassen wurden nach dem Territorialprinzip aufgrund der auf die Strassensegmenten gerouteten Etappen des Mikrozensus auf das Jahr 2010 und die gesamte schweizerische Wohnbevölkerung hochrechnet.

Die Verbindungen zwischen den Schweizer Zentren stellen die Verkehrsachsen mit dem stärksten Verkehrsaufkommen in der Schweiz dar (Abb. 5.1.1). Die Gebiete des periurbanen Raums weisen eine feine Erschliessung durch den Strassenverkehr auf. Das Verkehrsaufkommen in diesem fein verästelten Strassennetz ist allerdings

entsprechend der geringeren Bevölkerungszahl und –dichte relativ gering. Gleiches gilt für die Erschliessungsachsen in die touristischen Alpen­täler, mit Ausnahme einiger stärker belasteter Verbindungen in Graubünden und im Wallis.

Im Gebiet des ländlichen Raums leben 26% der Schweizer Wohnbevölkerung. Auf dem Strassennetz des ländlichen Raums werden dagegen 33% der Verkehrsleistung im Schweizer Strassennetz zurückgelegt. Dies liegt unter anderem auch daran, dass erhebliche Anteile der Verkehrsleistung im ländlichen Netz von der Bevölkerung aus dem

Tabelle 5.1.1 Verkehrsleistung im Personeverkehr auf den Strassen nach Verursacherprinzip und Raumtyp, in % (2010)

Wohnort der Befragten			Zurückgelegte Distanz im urbanen Raum	Zurückgelegte Distanz im periurbanen LR	Zurückgelegte Distanz im peripheren LR	Zurückgelegte Distanz in alpinen Tourismuszentren	Total
Urbaner Raum	in 1'000 Pkm		35'287'834	9'918'164	1'364'839	287'396	46'858'234
	in %		75%	21%	3%	1%	100%
Periurbaner LR	in 1'000 Pkm		5'904'685	6'650'501	428'706	68'940	13'052'832
	in %		45%	51%	3%	1%	100%
Peripherer LR	in 1'000 Pkm		673'759	698'587	829'058	53'662	2'253'066
	in %		30%	31%	37%	2%	100%
Tourismusgemeinden	in 1'000 Pkm		182'993	130'764	59'190	95'898	468'843
	in %		39%	28%	13%	20%	100%
Gesamte Schweiz	in 1'000 Pkm		42'049'270	17'398'016	2'681'793	505'894	62'632'974
	in %		67%	28%	4%	1%	100%

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

32

urbanen Raum erzeugt werden. Sie erbringt insgesamt 25% ihrer Verkehrsleistungen auf dem im ländlichen Raum gelegenen Strassennetz. Der grosse Schwerpunkt liegt hierbei auf dem Gebiet des periurbanen ländlichen Raums mit alleine schon 9,9 Mrd. Personenkilometern. Angesichts der grossen Bevölkerungszahl ergibt dies in der Summe beträchtliche Verkehrsleistungen der urbanen Bevölkerung im Strassennetz des ländlichen Raums (insgesamt 10,6 Mrd. Pkm), die höher sind als die Verkehrsleistung, die die Bevölkerung des ländlichen Raums selbst innerhalb des ländlichen Raums erstellt.

Die Bevölkerung des ländlichen Raums nutzt ihrerseits auch intensiv das im urbanen Raum gelegene Strassennetz. So wickelt die Bevölkerung aus dem periurbanen Raum immerhin 45% ihrer Personenkilometer auf dem Netz des urbanen Raums ab (5,9 Mrd. Pkm). Das ist nahezu der Anteil, den sie im Netz des eigenen periurbanen

Raums zurücklegt (6,65 Mrd. Pkm). Für die Bevölkerung aus dem peripheren ländlichen Raum und die Bevölkerung der alpinen Tourismusgemeinden haben die Anteile der auf urbanem Gebiet abgewickelten Verkehrsleistungen mit 30% respektive 39% ebenfalls eine hohe Bedeutung, die absoluten Personenkilometer sind allerdings gering. Da die Anzahl der im ländlichen Raum lebenden Personen deutlich geringer als jene des urbanen Raums ist, fallen die Verkehrsleistungen der ländlichen Bevölkerung im Strassennetz des urbanen Raums insgesamt nicht allzu sehr ins Gewicht. Die von allen Bewohnern des ländlichen Raums im urbanen Raum erstellten knapp 6,8 Mrd. Personenkilometer machen nur 16,1% der Verkehrsleistungen auf dem Strassennetz im urbanen Raum aus. Die Belastungen dieses Strassennetzes resultieren also ganz überwiegend aus der Verkehrsleistung der urbanen Bevölkerung selbst.

5.2. Verkehrsbeziehungen nach Verkehrszwecken

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 des periurbanen Raums mehrheitlich ihr Ziel innerhalb des periurbanen Raums haben. Diese Wege innerhalb des periurbanen Raums machten im Jahr 2010 13,1% aller Wege der Schweizer Wohnbevölkerung innerhalb der

Schweiz aus. Deutlich niedriger ist demgegenüber das Aufkommen der Wege mit einer Quelle im periurbanen ländlichen Raum und einem Ziel im urbanen Raum. Auf diese Wegebeziehung entfielen im Jahr 2010 4,6% aller Wege innerhalb der Schweiz (Tab. 5.2.1). In der Rückrichtung, vom urbanen Raum in den periurbanen Raum, sind es noch einmal 4,6% aller Wege.

Tabelle 5.2.1 Anteil Wege zwischen Raumtypen, in% (Datenstände 2005-2010)

			Raumtyp des Zielortes				Gesamte Schweiz
			Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	
Raumtyp des Startortes	Urbaner Raum	2005	71.4	4.5	0.5	0.2	76.6
		2010	71.7	4.6	0.4	0.1	76.8
	Periurbaner LR	2005	4.5	13.2	0.4	0.1	18.2
		2010	4.6	13.1	0.4	0.1	18.2
	Peripherer LR	2005	0.5	0.4	3.0	0.1	4.0
		2010	0.5	0.4	3.0	0.0	3.9
	Tourismusgemeinden	2005	0.2	0.1	0.1	0.8	1.1
		2010	0.2	0.1	0.1	0.8	1.1
	Gesamte Schweiz	2005	76.7	18.3	4.0	1.1	100.0
		2010	76.9	18.2	3.9	1.1	100.0

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

Die Verkehrsbeziehungen zwischen den anderen Raumtypen des ländlichen Raums mit dem urbanen Raum sind quantitativ deutlich schwächer ausgeprägt als die Beziehung zwischen dem periurbanen und dem urbanen Raum. Das Aufkommen der Wege aus allen Gemeinden des ländlichen Raums in den urbanen Raum hat einen Anteil von nur 5,3% an allen Wegen der Schweizer Wohnbevölkerung innerhalb der Schweiz. Über beide Richtungen gesehen, stellt die Verkehrsbeziehung zwischen allen ländlichen Gemeinden und den urbanen Gemeinden insgesamt 10,4% aller Wege.

Auch für die Gemeinden des peripheren ländlichen Raums sowie die alpinen Tourismusgemeinden gilt, wie schon für die periurbanen Gemeinden, dass ihre Verkehrsbeziehungen stärker innerhalb des ländlichen Raums als mit dem urbanen Raum ausgeprägt sind. Allerdings handelt es sich bei den Verkehrsbeziehungen innerhalb des ländlichen Raums insgesamt um ein relativ niedriges Wegeaufkommen. Alle Wege zusammen, die sowohl die Quelle als auch das Ziel im ländlichen Raum haben, machen nur 18,0% aller Wege der Schweizer Wohnbevölkerung auf dem Gebiet des Schweizer Territoriums aus. Die überwiegende Mehrzahl der Wege (71,7%) wird innerhalb des urbanen Raums durchgeführt (Tab.5.2.1).

Die räumliche Struktur des Verkehrs innerhalb und zwischen den Raumtypen hat sich zwischen den Jahren 2005 und 2010 nicht wesentlich verändert. Wege mit Zielen im ländlichen Raum haben geringfügig an Bedeutung verloren, während Wege mit Zielen im urbanen Raum um 0,3 Prozentpunkte zugenommen haben. Bei den Verkehrszwecken ist die auffallendste Entwick-

lung die gestiegene Bedeutung des periurbanen Raums als Ziel von Arbeits- und Ausbildungswegen. Hatten im Jahr 2005 17,5% der Pendlerwege ihr Ziel im periurbanen Raum, so stieg der Anteil im Jahr 2010 auf 18,3%. Urbane Räume verloren dagegen Anteile (minus 0,7%). Auch der Anteil des peripheren ländlichen Raums nahm bei den Pendlerzwecken Arbeit und Ausbildung um 0,2% ab. Als Ziel von Freizeitwegen verlor der periurbane Raum zwischen 2005 und 2010 leicht an Bedeutung (minus 0,6 Prozentpunkte). Bei diesem Verkehrszweck profitierte der urbane Raum (plus 0,7%). Dies könnte auf eine leichte Stärkung von Arbeitsstandorten im periurbanen Raum zu Lasten von Standorten im peripheren und auch im urbanen Raum sowie eine zunehmende Konzentration von Freizeitaktivitäten auf den urbanen Raum zu Lasten des ländlichen Raums hinweisen.

Auch bezogen auf die einzelnen Wegzwecke werden innerhalb des ländlichen Raums mehr Wege durchgeführt als zwischen ländlichem und urbanem Raum (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 77% eine Quelle und ein Ziel im urbanen Raum haben. Dies deutet auf die Konzentration von Einkaufsfunktionen auf urbane Gemeinden hin. Beim Verkehrszweck Einkaufen sind die Wegebeziehungen innerhalb des ländlichen Raums sowie zwischen dem ländlichen und urbanen Raum 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

Tabelle 5.2.2 Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrszwecken, in % (Datenstände 2005-2010)

Wegzweck	Arbeits/Ausbildung		Urbaner Raum		Periurbaner LR		Peripherer LR		Tourismusgemeinden		Gesamte Schweiz	
			2005	2010	2005	2010	2005	2010	2005	2010	2005	2010
	Arbeits/Ausbildung	Urbaner Raum	72.5	71.2	4.6	5.2	0.4	0.4	0.1	0.1	77.5	76.9
		Periurbaner LR	4.7	5.3	12.5	12.7	0.3	0.4	0.0	0.0	17.6	18.4
		Peripherer LR	0.4	0.4	0.4	0.4	3.2	2.9	0.0	0.0	4.0	3.7
		Tourismusgemeinden	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.7	0.8	0.9	1.0
		Gesamte Schweiz	77.7	77.0	17.5	18.3	3.9	3.7	0.9	1.0	100.0	100.0
	Einkauf	Urbaner Raum	77.1	77.2	3.0	3.1	0.3	0.2	0.1	0.1	80.5	80.6
		Periurbaner LR	3.6	3.7	11.5	11.3	0.4	0.3	0.0	0.0	15.4	15.2
		Peripherer LR	0.4	0.3	0.4	0.3	2.6	2.6	0.0	0.0	3.4	3.3
		Tourismusgemeinden	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.7	0.7	0.9
		Gesamte Schweiz	81.2	81.2	14.9	14.8	3.2	3.1	0.7	0.9	100.0	100.0
	Freizeit	Urbaner Raum	68.6	69.6	4.9	4.7	0.7	0.5	0.2	0.2	74.4	75.1
		Periurbaner LR	4.6	4.3	14.7	14.4	0.5	0.5	0.1	0.1	19.9	19.2
		Peripherer LR	0.6	0.5	0.5	0.5	3.1	3.3	0.1	0.1	4.3	4.4
		Tourismusgemeinden	0.3	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.9	0.9	1.4	1.3
		Gesamte Schweiz	74.0	74.7	20.2	19.6	4.4	4.4	1.3	1.3	100.0	100.0
	Übrige Zwecke	Urbaner Raum	67.1	68.6	6.2	5.5	0.7	0.6	0.2	0.2	74.2	74.9
		Periurbaner LR	6.0	5.4	13.2	14.0	0.4	0.5	0.1	0.1	19.7	20.0
		Peripherer LR	0.8	0.7	0.5	0.5	2.9	2.9	0.1	0.0	4.3	4.0
		Tourismusgemeinden	0.4	0.3	0.1	0.1	0.2	0.1	1.0	0.6	1.7	1.1
		Gesamte Schweiz	74.3	75.0	20.0	20.1	4.2	3.9	1.4	1.0	100.0	100.0
Alle Zwecke	Urbaner Raum	71.4	71.7	4.5	4.6	0.5	0.4	0.2	0.1	76.6	76.8	
	Periurbaner LR	4.5	4.6	13.2	13.1	0.4	0.4	0.1	0.1	18.2	18.2	
	Peripherer LR	0.5	0.5	0.4	0.4	3.0	3.0	0.1	0.0	4.0	3.9	
	Tourismusgemeinden	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.8	0.8	1.1	1.1	
	Gesamte Schweiz	76.7	76.9	18.3	18.2	4.0	3.9	1.1	1.1	100.0	100.0	

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2005-2010

wurden, nicht aber der Wohnort der Befragten. Wenn Berufstätige mit Wohnsitz im ländlichen Raum und einer Arbeitsstelle im urbanen Raum in der Nähe ihres Arbeitsorts Einkäufe tätigen, werden die betreffenden Einkaufswege der intra-urbanen Verkehrsbeziehung zugerechnet.

Beim Zweck Arbeit ist die Verkehrsbeziehung zwischen periurbanen Gemeinden und urbanen Gemeinden deutlich stärker ausgeprägt als jene zwischen den peripheren ländlichen Gemeinden sowie den alpinen Tourismuszentren und den urbanen Gemeinden. Gleiches gilt für den Zweck Freizeit, für den ähnliche räumliche Verkehrsbeziehungen wie für die Pendlerzwecke Arbeit und Ausbildung festzustellen sind. Die Wege zwischen ländlichen und urbanen Gemeinden mit dem Zweck Freizeit machen (in beiden Richtungen gerechnet) 11% aller Freizeitwege mit Zielen in der Schweiz aus.

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 Raumtypen

liegen. So wird bei 81,5% der Wege vom periurbanen Raum in den urbanen Raum ein Verkehrsmittel des MIV gewählt. Bei einem Startort im peripheren ländlichen Raum liegt der Anteil des MIV bei Fahrten in den urbanen Raum niedriger, aber immer noch bei 73,9%. Und bei einem Startort in einer alpinen Tourismusgemeinde werden noch 72,0% der Wege in den urbanen Raum mit dem MIV zurückgelegt.

Auffallend ist bei Wegen in den urbanen Raum, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs aus peripheren Gemeinden (22,6%) sowie aus alpinen Tourismusgemeinden (21,2%) deutlich höher liegt als bei entsprechenden Wegen aus den periurbanen Gemeinden (14,7%). Und dies, obwohl Teile des periurbanen Raums besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind als periphere Gemeinden sowie alpine Tourismusgemeinden. Andererseits entspricht der Anteil des ÖV bei den Wegen zwischen periurbanem Raum und urbanem Raum ziemlich genau dem ÖV-Anteil bei Wegen, die einen Start- und Zielort im urbanen Raum haben. Er ist schweizweit betrachtet also nicht unterdurchschnittlich ausgeprägt (Anteil des ÖV bei allen Wegen in der Schweiz: 12,9%).

Tabelle 5.2.3 Anteil Wege zwischen Raumtypen nach Verkehrsmittel, in % (2010)

		Raumtyp des Zielortes					
		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismus- gemeinden	Gesamte Schweiz	
Raumtyp des Startortes	Urbaner Raum	LV	39.7	2.5	1.2	3.5	37.2
		MIV	44.4	81.6	75.4	66.0	46.8
		OeV	14.9	14.2	20.6	22.4	14.9
		Andere	1.1	1.6	2.9	8.2	1.1
		Gesamte Schweiz	100	100	100	100	100
	Periurbaner LR	LV	2.4	45.1	2.1	5.3	33.2
		MIV	81.5	49.9	87.5	80.8	58.8
		OeV	14.7	3.1	8.7	9.2	6.2
		Andere	1.4	1.9	1.6	4.7	1.8
		Gesamte Schweiz	100	100	100	100	100
	Peripherer LR	LV	1.0	2.5	51.7	1.0	39.8
		MIV	73.9	87.5	43.1	85.7	52.0
		OeV	22.6	8.5	3.1	9.5	6.1
		Andere	2.5	1.4	2.2	3.8	2.2
		Gesamte Schweiz	100	100	100	100	100
	Tourismus- gemeinden	LV	2.1	3.5	2.6	58.3	43.8
		MIV	72.0	81.1	82.5	32.0	43.6
		OeV	21.2	13.1	9.1	5.2	8.2
		Andere	4.7	2.3	5.8	4.5	4.4
		Gesamte Schweiz	100	100	100	100	100
Gesamtsumme	LV	37.1	33.2	40.2	44.9	36.6	
	MIV	46.8	58.8	51.8	42.1	49.1	
	OeV	14.9	6.1	5.7	8.0	12.9	
	Andere	1.1	1.8	2.2	5.0	1.3	
	Gesamte Schweiz	100	100	100	100	100	

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Bei Wegen innerhalb des periurbanen sowie innerhalb des peripheren ländlichen Raums hat der öffentliche Verkehr mit Anteilen von jeweils rund 3% allerdings kaum eine Bedeutung. Innerhalb des Typs der alpinen Tourismusgemeinden liegt sein Anteil mit gut 5% etwas höher, aber immer noch deutlich unter dem schweizweiten Durchschnitt (Tab. 5.2.3).

Der Langsamverkehr kommt in allen drei Typen des ländlichen Raums auf hohe Anteile, wenn sowohl der Start- als auch der Zielort im gleichen Raumtyp liegen. Den höchsten Langsamverkehrsanteil weisen Verkehrsbeziehungen innerhalb des Raumtyps der alpinen Tourismusgemeinden mit 58,3% auf, gefolgt von Verkehrsbeziehungen innerhalb des peripheren ländlichen Raum (51,7%) und innerhalb des periurbanen Raums (45,1%). Diese Anteile liegen immerhin höher als der Langsamverkehrsanteil bei den Wegen mit Start- und Zielort im urbanen Raum. Bei Wegen innerhalb des peripheren ländlichen Raums sowie innerhalb des Raumtyps der alpinen Tourismusgemeinden übersteigt der Anteil des Langsamverkehrs sogar den Anteil des MIV (von

43% respektive 32%). Nur bei Wegen innerhalb des periurbanen Raums liegt der MIV-Anteil mit 49,9% höher als der Anteil des Langsamverkehrs (45,1%).

Die Mobilität der Bevölkerung im ländlichen Raum weist damit bei der Verkehrsmittelwahl generell folgende Besonderheiten auf: Bei Wegen innerhalb des jeweiligen Raumtyps hat der Langsamverkehr eine hohe Bedeutung, die sogar die Bedeutung des Langsamverkehrs bei Wegen innerhalb des urbanen Raums übersteigt. 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 des ländlichen Raums nur bei Wegen aus dem peripheren ländlichen Raum und den alpinen Tourismusgemeinden in den urbanen Raum eine grössere quantitative Bedeutung (mit Anteilen knapp über 20%).

5.3. Pendlerfahrten zwischen ländlichen Gemeinden und Agglomerationen

Die Daten der Strukturerhebung der Jahre 2011 bis 2013 sind neben den Daten des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 eine weitere Grundlage für die Analyse von Pendlerbewegungen. Bei den Pendlerbeziehungen zwischen Wohnorten im ländlichen Raum und Arbeitsorten im urbanen Raum dominieren Verkehrsmittel des mo-

torisierten Individualverkehrs: mit dem höchsten Anteil bei Arbeitspendlern aus periurbanen Gemeinden (71,8% MIV), gefolgt von jenen aus peripheren ländlichen Gemeinden (64,8%) und den Pendlern aus alpinen Tourismusgemeinden (59,5%).

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

		Raumtyp des Arbeitsortes					
		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismusgemeinden	Gesamte Schweiz	
Raumtyp des Wohnortes	Urbaner Raum	Langsamverkehr	16.38	3.53	9.42	13.85	15.60
		Motorisierter Individualverkehr	47.91	77.29	67.00	54.01	49.70
		Öffentlicher Verkehr	35.53	19.11	23.19	30.50	34.52
		Übrige Verkehrsmittel	0.19	0.07	0.39	1.64	0.18
		Gesamtsumme	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	Periurbaner LR	Langsamverkehr	2.84	28.06	5.60	8.76	14.03
		Motorisierter Individualverkehr	71.79	65.19	79.10	68.62	69.04
		Öffentlicher Verkehr	25.31	6.51	15.14	20.14	16.77
		Übrige Verkehrsmittel	0.06	0.24	0.17	2.49	0.16
		Gesamtsumme	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	Peripherer LR	Langsamverkehr	5.86	3.95	34.24	6.48	20.61
		Motorisierter Individualverkehr	64.78	82.35	58.83	65.71	64.13
		Öffentlicher Verkehr	29.30	13.50	6.55	27.30	15.00
		Übrige Verkehrsmittel	0.06	0.20	0.38	0.51	0.26
		Gesamtsumme	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
	Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglos	Langsamverkehr	8.42	13.13	4.67	50.52	34.29
		Motorisierter Individualverkehr	59.46	75.14	75.66	40.08	49.22
		Öffentlicher Verkehr	31.12	11.73	18.73	8.04	15.32
		Übrige Verkehrsmittel	1.01	0.00	0.93	1.37	1.17
		Gesamtsumme	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Gesamtsumme	Langsamverkehr	14.29	19.95	25.59	34.59	15.64	
	Motorisierter Individualverkehr	51.56	69.40	63.61	48.67	54.45	
	Öffentlicher Verkehr	33.98	10.47	10.44	15.30	29.72	
	Übrige Verkehrsmittel	0.17	0.19	0.35	1.44	0.19	
	Gesamtsumme	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel verläuft invers zum Anteil des MIV: Er hat seinen höchsten Wert bei Arbeitspendlern aus alpinen Tourismusgemeinden mit Ziel im urbanen Raum (31,1%), gefolgt von jenen aus peripheren ländlichen Gemeinden (29,3%) und Arbeitspendlern aus periurbanen Gemeinden (25,3%).

Eine andere Struktur hat die Verkehrsmittelwahl der Arbeitspendler aus dem ländlichen Raum, die ihren Arbeitsort im gleichen Raumtyp wie ihren Wohnort haben (Tab. 5.3.1). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt in diese Fällen jeweils um einige Prozentpunkte niedriger als beim Pendeln in den urbanen Raum. Dafür

steigt der Anteil des Langsamverkehrs deutlich an, was zu Lasten des öffentlichen Verkehrs geht. So wählen beispielsweise Arbeitspendler mit Wohn- und Arbeitsort im periurbanen Raum nur noch zu 65,2% den motorisierten Individualverkehr, 28,1% sind mit dem Langsamverkehr und nur noch 6,5% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeitsstätte unterwegs. Im peripheren ländlichen Raum und in alpinen Tourismusregionen ist diese Struktur ähnlich, allerdings steigt der Anteil des Langsamverkehrs noch an: auf 34,2% bei Arbeitspendlern innerhalb des peripheren ländlichen Raums und auf 50,5% bei solchen innerhalb des Raumtyps alpiner Tourismusgemeinden.

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

		Raumtyp des Schulortes					
		Urbaner Raum	Periurbaner LR	Peripherer LR	Tourismus-gemeinden	Gesamte Schweiz	
Raumtyp des Wohnortes	Urbaner Raum	Langsamverkehr	15.7	5.7	14.7	33.5	15.4
		Motorisierter Individualverkehr	14.4	29.6	10.7	27.7	14.8
		Öffentlicher Verkehr	69.6	64.7	74.6	36.0	69.4
		Übrige Verkehrsmittel	0.3	0.0	0.0	2.7	0.3
		Gesamtsumme	100	100	100	100	100
	Periurbaner LR	Langsamverkehr	4.3	33.5	8.5	19.3	9.9
		Motorisierter Individualverkehr	22.0	27.0	28.6	38.2	23.0
		Öffentlicher Verkehr	73.7	38.8	62.5	42.5	66.9
		Übrige Verkehrsmittel	0.1	0.7	0.4	0.0	0.2
		Gesamtsumme	100	100	100	100	100
	Peripherer LR	Langsamverkehr	7.4	3.4	39.4	12.0	13.2
		Motorisierter Individualverkehr	19.8	34.1	30.0	9.6	23.3
		Öffentlicher Verkehr	72.6	62.6	29.9	78.4	63.3
		Übrige Verkehrsmittel	0.2	0.0	0.8	0.0	0.3
		Gesamtsumme	100	100	100	100	100
	Tourismus-gemeinden ausserhalb der Agglos	Langsamverkehr	11.9	11.3	1.2	50.8	16.2
		Motorisierter Individualverkehr	20.4	17.7	17.6	23.5	20.5
		Öffentlicher Verkehr	67.5	71.0	75.0	24.9	62.8
		Übrige Verkehrsmittel	0.2	0.0	6.2	0.8	0.5
		Gesamtsumme	100	100	100	100	100
Gesamtsumme	Langsamverkehr	13.2	23.2	28.2	36.4	14.1	
	Motorisierter Individualverkehr	16.0	28.2	26.4	26.0	17.0	
	Öffentlicher Verkehr	70.4	48.2	44.6	36.3	68.6	
	Übrige Verkehrsmittel	0.3	0.4	0.8	1.3	0.3	
	Gesamtsumme	100	100	100	100	100	

Quelle: Bundesamt für Statistik; Strukturerhebung Pooling 2011-2013

Schulpendler aus Gemeinden des ländlichen Raums nutzen für das Erreichen ihrer Ausbildungsstätten im urbanen Raum zu einem hohen Anteil Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (Tab. 5.3.2): zu 73,7% bei Pendlerbewegungen aus periurbanen Gemeinden, zu 72,6% aus peripheren Gemeinden und zu 67,5% aus alpinen Tourismusgemeinden. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs liegt bei diesem schulischen Pendeln aus dem ländlichen in den urbanen Raum bei gut 20% (zwischen 19,8% aus peripheren Gemeinden, 20,4% aus alpinen Tourismuszentren und 22,0% aus periurbanen Gemeinden).

Beim schulischen Pendeln innerhalb des gleichen ländlichen Raumtyps erhöht sich der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Vergleich zum Pendeln in den urbanen Raum noch einmal leicht (gemäss den Daten der Strukturerhebung 2011 bis 2013, Tab. 5.2-2). Vor allem aber geht der Anteil des öffentlichen Verkehrs deutlich zurück, auf 38,8% innerhalb des periurbanen Raums, 29,9% innerhalb des peripheren ländli-

chen Raums und 24,9% innerhalb des Raumtyps der alpinen Tourismusgemeinden.

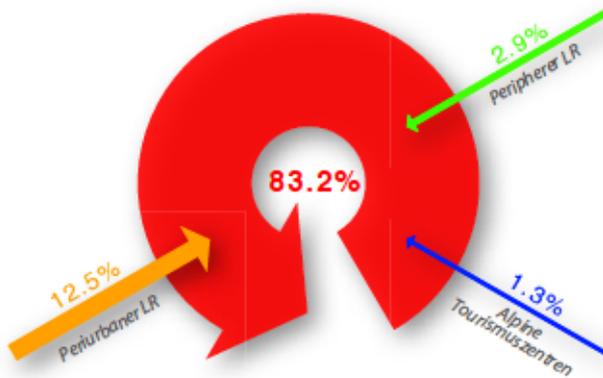
Dafür steigt der Anteil des Langsamverkehrs beim schulischen Pendeln mit einem Start- und Zielort im gleichen Raumtyp stark an. Beim schulischen Pendeln innerhalb der alpinen Tourismuszentren ist sein Anteil mit 50,8% besonders hoch. Aber auch bei den schulischen Pendlerbewegungen innerhalb des peripheren ländlichen Raums kommt der Langsamverkehr noch auf einen Anteil von 39,4%. Nur beim schulischen Pendeln innerhalb des periurbanen Raums liegt der Anteil des Langsamverkehrs mit 33,5% leicht unter dem Anteil des öffentlichen Verkehrs von 38,8%.

6

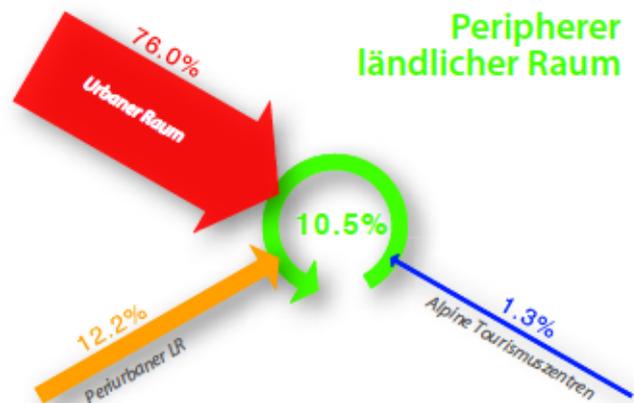
DER LÄNDLICHE RAUM ALS ERHOLUNGSGEBIET

6.1. Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer

Urbaner Raum

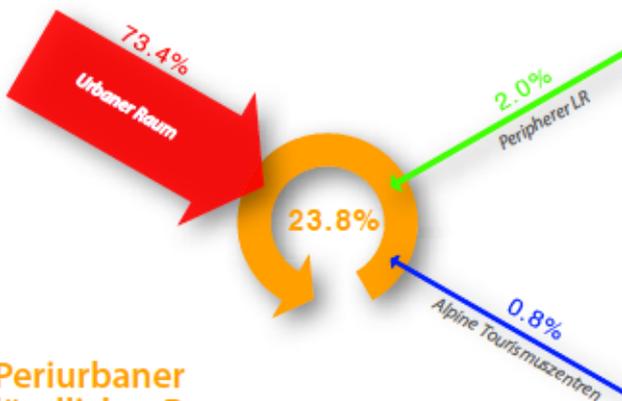


Peripherer ländlicher Raum



39

Periurbaner ländlicher Raum



Alpine Tourismuszentren ausserhalb der Agglos

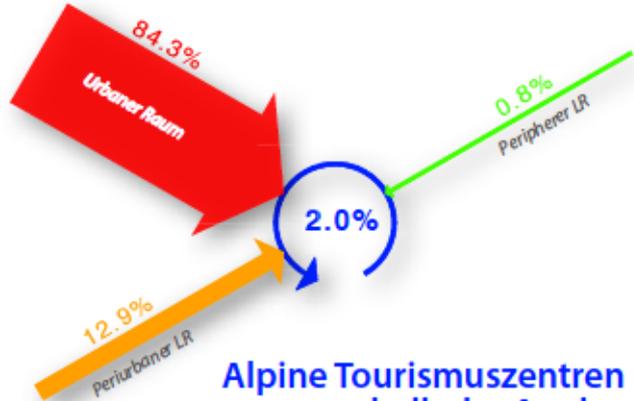


Abbildung 6.1.1 Herkunftswohnort der Besitzer von Zweithäusern, -wohnungen und -zimmern der Schweizer Wohnbevölkerung (Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

In einem Modul zum Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 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 Wohn-

sitz im Ausland waren nicht Gegenstand der Erhebung. Erfasst wurden neben dem Standort auch die Hauptnutzungszwecke und die Häufigkeit der Nutzung in einem Jahr. Bereits im Mikrozensus 2005 waren diese Informationen erfragt worden (ARE 2009); es können also auch Zeitvergleiche vorgenommen werden. Eine Sonderauswertung der Daten des Jahres 2010 liegt bereits für den Kanton Graubünden vor (Kanton Graubünden 2012).

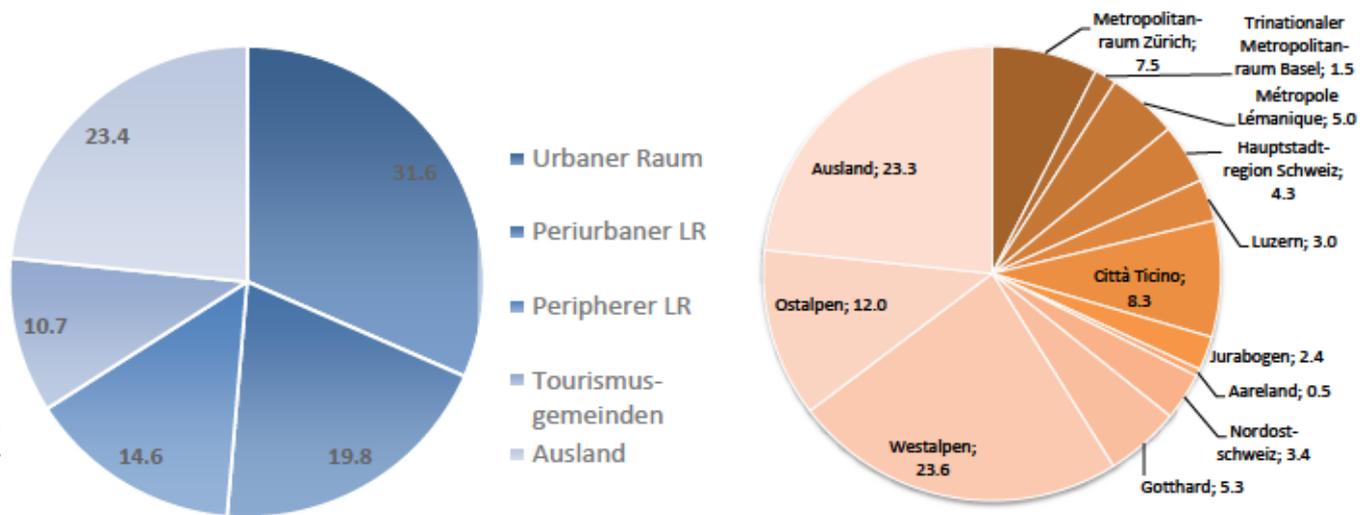


Abbildung 6.1.2 Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer nach Raumtyp und Handlungsraum, in % (Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

Im Jahr 2010 verfügten 7,3% der Haushalte der Schweizer Wohnbevölkerung über solche Zweitwohnungen, -wohnungen oder -zimmer, darunter 0,5%, die sogar über zwei oder mehr solcher Wohnungen verfügten (Kanton Graubünden 2012, S. 3). Im Jahr 2005 lag der Anteil der Haushalte mit solchen Zweitwohnungen und -wohnungen noch bei 8,5% (ARE 2009, S. 1).

Nur etwas weniger als die Hälfte dieser Zweitwohnungen, -wohnungen und -zimmer (45,1%) lag im Jahr 2010 im ländlichen Raum (Abb. 6.1.1). Im Jahr 2005 betrug der Anteil des ländlichen Raums als Standort von Zweitwohnsitzen noch 48,7%. Innerhalb des ländlichen Raums weisen die periurbanen Gemeinden mit einem Anteil von knapp 20% mehr solcher Zweitwohnungen auf als die peripheren ländlichen Gemeinden (14,6%) und die alpinen Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglomerationen (10,7%). Allein 44% der im ländlichen Raum gelegenen Zweitwohnungen entfallen also auf die periurbanen Gemeinden. Ein nennenswerter Anteil der Zweitwohnungen, -wohnungen und -zimmer liegt im Ausland (23,4%). Dies entspricht von der Grössenordnung her rund der Hälfte der im ländlichen Raum der Schweiz gelegenen Zweitwohnungen, -wohnungen und -zimmer (Abb. 6.2.1).

Im Rahmen der Erarbeitung des Raumkonzepts Schweiz (Schweizerischer Bundesrat et al., 2012) haben Bund, Kantone, Städte und Gemeinden zwölf «Handlungsräume» bezeichnet. Diese lassen sich in grossstädtisch geprägte (Metropoli-

tanraum Zürich, Trinationaler Metropolitanraum Basel, Métropole Lémanique und Hauptstadtregion Schweiz), klein- und mittelstädtisch geprägte (Luzern, Città Ticino, Jurabogen, Aareland und Nordostschweiz) und alpine (Gotthard, Westalpen und Ostalpen) Handlungsräume unterscheiden.

Auf die Grossregion der Westalpen entfällt fast ein Viertel (23,6%) der Zweitwohnungen und -wohnungen. Dies ist knapp das Doppelte der Ostalpen (12%). Um einiges niedriger sind bereits die Anteile der Regionen Aareland (8,3%) und Gotthard (5,3%).

Die relativ grosse Bedeutung der Metropolitanräume als Standorte von Zweitwohnungen und -wohnungen wird daran ersichtlich, dass der Metropolitanraum Zürich und der Métropole Lémanique zusammen schon geringfügig mehr Zweitwohnungen und -wohnungen aufweisen als die Grossregion Ostalpen.

Tabelle 6.1.1 Benutzungszweck der Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer der Schweizer Wohnbevölkerung nach Raumtyp und Handlungsraum (2010)

		Benutzungszweck der Zweitwohnungen (in %)			
		Arbeiten/Geschäftlich, Ausbildung	Freizeit und Ferien	Anderes	Total
Raumtyp	Urbaner Raum	23.7	53.7	22.5	100
	Periurbaner LR	5.5	77.0	17.5	100
	Peripherer LR	3.9	87.1	9.0	100
	Tourismusgemeinden	2.7	90.1	7.2	100
	Ausland	6.7	77.7	15.6	100
	Total der Zweitwohnungen	11.0	72.7	16.3	100
Handlungsraum (primäre Zuordnung)	Metropolitanraum Zürich	31.4	37.4	31.2	100
	Trinationaler Metropolitanraum Basel	52.6	15.4	32.0	100
	Métropole Lémanique	19.7	43.8	36.5	100
	Hauptstadtregion Schweiz	39.8	33.8	26.4	100
	Luzern	21.2	62.6	16.2	100
	Città Ticino	4.5	87.2	8.3	100
	Jurabogen	15.8	58.8	25.4	100
	Aareland	31.8	22.4	45.8	100
	Nordostschweiz	26.3	57.5	16.1	100
	Gotthard	3.3	90.5	6.2	100
	Westalpen	2.1	86.0	11.9	100
	Ostalpen	4.3	85.8	9.9	100
	Ausland	6.7	77.7	15.7	100
	Total der Zweitwohnungen	11.0	72.7	16.3	100

Quelle: Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Bei den im periurbanen und im peripheren ländlichen Raum gelegenen Zweithäusern, -wohnungen und -zimmern stammen rund drei Viertel der Besitzer aus dem urbanen Raum (Abb. 6.1.1). Noch etwas höher ist der Anteil (84,3%) urbaner Besitzer im Fall der Standorte in alpinen Tourismuszentren ausserhalb der Agglomerationen.

Die Besitzer von Zweithäusern und -wohnungen im periurbanen Raum stammen zu rund einem Viertel aus dem gleichen Raumtyp. Auch knapp ein Viertel der im peripheren ländlichen Raum gelegenen Zweithäuser und -wohnungen hat Besitzer aus dem ländlichen Raum. Demgegenüber sind nur rund 17% der Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer im urbanen Raum im Besitz von Haushalten aus dem ländlichen Raum. Es bestätigt sich also nicht die Vermutung, dass solche Häuser und Wohnungen im urbanen Raum überwiegend sogenannte „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 urbanen Raum haben vielmehr zu 83% Besitzer, die schon ihren Hauptwohnsitz im urbanen Raum haben.

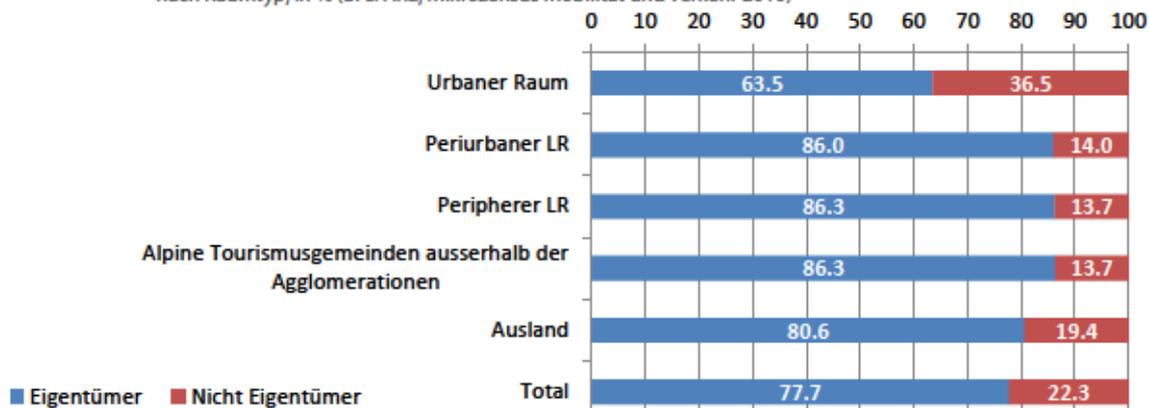
In der Mikrozensusserhebung wurde bei den Nutzungszwecken der Zweithäuser und -wohnungen nur grob in verpflichtende Tätigkeiten wie Arbeit, Geschäft und Ausbildung einerseits sowie Freizeitgestaltung und Ferien andererseits unterschieden. Ausserdem gibt es die unspezifische Nutzungskategorie „Anderes“. 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 an einer zweiten Wohnung).

Bei den im ländlichen Raum gelegenen Zweithäusern, -wohnungen und -zimmern dominieren erwartungsgemäss die Zwecke Freizeitgestaltung und Ferien mit den höchsten Anteilen in alpinen Tourismuszentren (90,1%) und dem niedrigsten Anteil (77,0%) im periurbanen ländlichen Raum (Tab. 6.2.1). Bei regionaler Betrachtung erreichen die Grossregionen Gotthard (90,5%), Westalpen (86%) und Ostalpen (85,8%) Spitzenwerte bei diesem Hauptnutzungszweck.

Die Nutzung mit dem Hauptgrund Arbeit, geschäftliche Tätigkeit oder Ausbildung ist bei den im ländlichen Raum gelegenen Wohnungen und -häusern selten (Tab. 6.2.1). Der höchste Anteil ist hier mit knapp 6% der Zweitwohnungen im periurbanen Raum festzustellen. Eine nennenswerte Bedeutung hat dieser Nutzungszweck

allerdings mit 23,7% bei den im urbanen Raum gelegenen Zweithäusern, -wohnungen und -zimmern. Spitzenwerte weisen hierbei der Trinationale Metropolitanraum Basel, die Hauptstadtregion Schweiz (Bern), der Metropolitanraum Zürich und die Region Aareland auf (Tab. 6.1-1).

Abbildung 6.1.3 Eigentumsverhältnis der Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer der Schweizer Wohnbevölkerung nach Raumtyp, in % (BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)

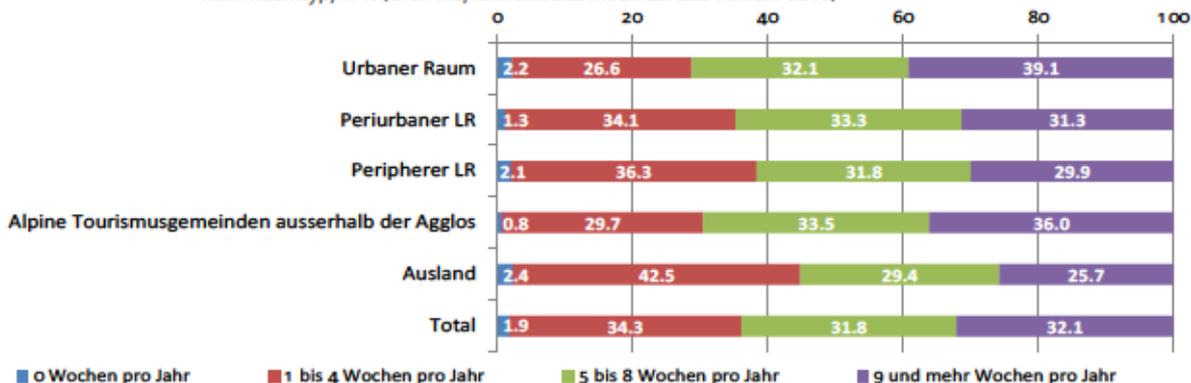


Die grosse Mehrzahl der Zweithäuser und -wohnungen im ländlichen Raum halten die Besitzer als Eigentum (86%), ohne dass es hierbei Unterschiede zwischen den einzelnen Typen ländlicher Räume gibt (Abb. 6.1.3). Zweithäuser und -wohnungen im urbanen Raum werden dagegen zu gut einem Drittel (36,5%) gemietet.

Bezüglich der Nutzungsdauer der Zweithäuser und -wohnungen während eines Jahres unterscheiden sich die Standorte in den verschiedenen Raumtypen des ländlichen Raumes nicht allzu stark (Abb. 6.1.4). Hervorzuheben ist allenfalls die tendenziell längere Nutzungsdauer in alpinen Tourismusgemeinden. Dort wird der zwei-

te Wohnsitz von rund 70% der Besitzerhaushalte mehr als vier Wochen pro Jahr genutzt, von gut einem Drittel sogar neun oder mehr Wochen. Die Zweithäuser und -wohnungen in den urbanen Räumen weisen die höchsten Anteile von Haushalten mit langer Nutzungsdauer auf: Diese Häuser und Wohnungen nutzen 39% der Besitzerhaushalte neun oder mehr Wochen pro Jahr; mehr als vier Wochen sind es insgesamt 71% der Haushalte. Anders verhält es sich bei den im Ausland gelegenen Zweithäusern und -wohnungen, die im Vergleich zu anderen Standortregionen am kürzesten genutzt werden: Nur 55% der Haushalte haben hier eine Nutzungsdauer von über vier Wochen im Jahr.

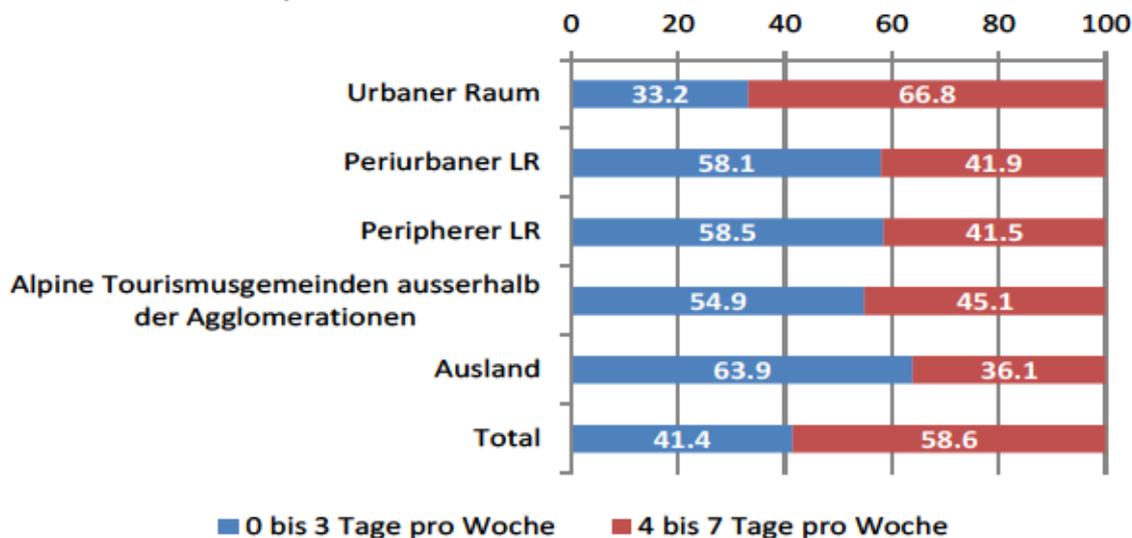
Abbildung 6.1.4 Benutzungshäufigkeit von Freizeit- und Ferienzweithäuser, -wohnungen und -zimmer nach Raumtyp, in % (BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)



Zwei Drittel der im urbanen Raum gelegenen Zweitwohnungen mit einer Hauptnutzung aus Gründen der Arbeit, der Ausbildung oder aus geschäftlichen Gründen werden vier oder mehr Tage in der Woche genutzt. Die Nutzungsdauer der im Vergleich dazu relativ wenigen Zweitwohnungen mit diesen Nutzungszwecken im

ländlichen Raum ist durchweg kürzer, unabhängig davon, in welchem ländlichen Raumtyp diese Wohnung liegt. Diese Wohnungen werden mehrheitlich nur wenige Tage pro Woche genutzt: 58% nur bis maximal drei Tage in der Woche bei einer Lage im periurbanen und peripheren ländlichen Raum.

Abbildung 6.1.5 Benutzungshäufigkeit von Arbeit- und Ausbildungszweithäusern, -wohnungen und -zimmern nach Raumtyp, in% (BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010)



43

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 Nutzungsrhythmus 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 Zusammenkünfte mit Freunden oder Verwandten im Zweithaus oder in der Zweitwohnung, die weitere Wege erzeugen.

6.2 Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen

Tabelle 6.2.1 Zielort der Tagesreisen und der Reisen mit Übernachtungen nach Wohnort der Schweizer Wohnbevölkerung, In % (2010)

Raumtyp des Wohnortes	Zielort der Reisen nach Raumtyp											
	Urbane Raum		Periurbaner LR		Peripherer LR		Alpine Tourismusgemeinden		Ausland		Total	
	Tagesreisen	Reisen mit Ü.	Tagesreisen	Reisen mit Ü.	Tagesreisen	Reisen mit Ü.	Tagesreisen	Reisen mit Ü.	Tagesreisen	Reisen mit Ü.	Tagesreisen	Reisen mit Ü.
Urbane Raum	49.3	17.0	12.5	5.7	3.7	4.3	2.6	4.9	6.6	45.6	74.8	77.5
Periurbaner LR	10.7	3.7	5.9	2.2	1.8	1.2	0.8	1.7	1.3	9.8	20.5	18.5
Peripherer LR	1.9	0.8	0.6	0.2	0.9	0.4	0.2	0.1	0.2	1.6	3.9	3.1
Tourismusgemeinden ausserhalb der Agglos	0.5	0.3	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.4	0.9	0.8
Total	62.4	21.8	19.1	8.2	6.6	5.9	3.7	6.7	8.1	57.4	100.0	100.0

Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010

Knapp 30% der Tagesreisen der Schweizer Wohnbevölkerung (29,4%) hat Ziele im ländlichen Raum der Schweiz, darunter 19,1% im periurbanen ländlichen Raum, 6,6% peripheren ländlichen Raum und 3,7% in alpinen Tourismuszentren. Der grösste Teil der Tagesreisen führt in den urbanen Raum (62,4%). Mit einem Anteil von 8,1% spielt das Ausland eine bescheidene Rolle.

Rund ein Fünftel der Übernachtungsreisen der Schweizer Wohnbevölkerung (20,8%) hat Ziele im ländlichen Raum der Schweiz, darunter 8,2% im periurbanen Raum, 6,7% in alpinen Tourismuszentren und 5,9% im peripheren ländlichen Raum. In die alpinen Tourismuszentren ausserhalb der Agglomerationen führt also nur ein relativ kleiner Teil der Reisen mit Übernachtungen der Schweizer Bevölkerung. Und es sind auch nur rund 28% der Anzahl Reisen mit Übernachtungen, die ein Ziel in ländlichen Gemeinden haben. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass einige wichtige Tourismusdestinationen, so z.B. die Gemeinden der Agglomeration St. Moritz, nicht dem Raumtyp der alpinen Tourismuszentren, sondern den Agglomerationen zugerechnet werden. Den grössten Anteil an den Reisen in die alpinen Tourismusgemeinden hat die Bevölkerung der urbanen Zentren. Sie stellt knapp drei Viertel (73%) der Reisenden aus der Schweiz in die alpinen Tourismuszentren ausserhalb der Ag-

glomerationen (Anteil von 4,9% aller Reisen der Schweizer Bevölkerung).

Umgekehrt unternimmt die Bevölkerung des ländlichen Raums Reisen mit Übernachtung in Gemeinden des urbanen Raums der Schweiz. Diese Reisen machen 4,8% aller Reisen der Schweizer Bevölkerung aus.

Insgesamt haben rund ein Viertel der Übernachtungsreisen der Schweizer Bevölkerung (30,5%) entweder eine Quelle im urbanen Raum der Schweiz und ein Ziel im ländlichen Raum oder umgekehrt. Der Grossteil der Übernachtungsreisen (57,4%) der Schweizer Bevölkerung geht allerdings ins Ausland. Die übrigen 17,0% der Reisen mit Übernachtungen werden von der Bevölkerung des urbanen Raums mit Zielen im urbanen Raum der Schweiz unternommen.

HAUPTERKENNTNISSE UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die drei unterschiedenen Typen des ländlichen Raums – periurbaner und peripherer ländlicher Raum sowie alpine Tourismuszentren ausserhalb der Agglomerationen – weisen in Bezug auf die Mobilität der dort ansässigen Bevölkerung eine Reihe von Gemeinsamkeiten auf. Der ländliche Raum ist jedoch nicht homogen. Es sind in Bezug auf die Mobilität der Bevölkerung dieser Raumtypen auch einige Unterschiede festzustellen.

Charakteristisch für alle drei Raumtypen des ländlichen Raums ist die im Vergleich zum urbanen 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 die **Motorisierung der Haushalte insbesondere im periurbanen und peripheren ländlichen Raum deutlich höher ist als im urbanen Raum**. Dies zeigt sich vor allem im Anteil der Haushalte mit mehr als einem Personenwagen sowie im geringeren Anteil autofreier Haushalte. Bei diesen beiden Aspekten haben sich in der Bevölkerung dieser beiden Raumtypen des ländlichen Raums im Zeitablauf deutliche Unterschiede zur Bevölkerung des urbanen Raums herausgebildet. Die Verkehrserschliessung sowie die Motorisierungsrate haben letztlich auch Auswirkungen auf die Wahl der Verkehrsmittel für die einzelnen Verkehrszwecke.

Generell, über alle Verkehrszwecke hinweg betrachtet, ist **das Verkehrsaufkommen innerhalb des ländlichen Raums immer noch deutlich stärker als zwischen ländlichem Raum und urbanem Raum**. Alle Wege zusammen, die sowohl eine Quelle als auch ein Ziel im ländlichen Raum haben, machen 18% aller Wege der Wohnbevölkerung in der Schweiz aus. Die Wege zwischen dem urbanen und ländlichen Raum haben – beide Richtungen zusammen genommen – nur einen Anteil von rund 10% aller Wege der Bevölkerung innerhalb der Schweiz. Die interne Verkehrserschliessung hat deshalb für den

ländlichen Raum weiterhin eine recht grosse Bedeutung.

Der im Zeitverlauf feststellbare Anstieg der Tagesdistanzen der Bevölkerung des periurbanen sowie des peripheren ländlichen Raums bei gleichzeitigem Rückgang der Tageswegzeit weist darauf hin, dass die entsprechende **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 des ländlichen Raums (mit Ausnahme der alpinen Tourismuszentren) tendenziell vergrössern. Wie stark hierfür die Versorgungsstrukturen 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 des urbanen Raums**.

Die längsten Distanzen pro Kopf und Tag hat im Mittel die Bevölkerung der periurbanen und nicht der peripheren ländlichen Gemeinden. Gemessen an den anderen Teilen des ländlichen Raums **weist die Bevölkerung periurbaner Gemeinden auch die quantitativ stärksten Verkehrsbeziehungen zum urbanen Raum auf**. Obwohl sie nicht mehr dem urbanen Raum zugerechnet wird, ist sie im Vergleich zu den anderen Teilen des ländlichen Raums in Bezug auf Arbeit und Ausbildung, Einkaufen und Alltagsfreizeit stärker auf Ziele im urbanen Raum ausgerichtet. Dabei sind besonders hohe Tagesdistanzen in der Bevölkerung jener Teile des periurbanen Raums festzustellen, die innerhalb

dieses Raumtyps über eine vergleichsweise gute Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr verfügen. **Die Güte der Erschliessung könnte offenbar einer der Gründe für die stärkeren funktionalen Beziehungen der besser erschlossenen Teile des periurbanen Raums mit dem urbanen Raum in den Aktivitätsbereichen Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit sein.** Eine zukünftige weitere Verbesserung der Erschliessung dürfte diese Beziehungen noch verstärken und diese Teile des periurbanen Raums schrittweise in den urbanen Raum integrieren. Die Gemeinden im urbanen Raum haben als Einkaufsstandorte bereits jetzt eine hohe Bedeutung. Erste Zeitreihenanalysen führen zum Schluss, dass die Bedeutung urbaner Gemeinden als Ziel von Aktivitäten der Alltagsfreizeit tendenziell auch noch zunehmen wird.

Die Bevölkerung der alpinen Tourismuszentren stellt innerhalb des ländlichen Raums insofern eine Besonderheit dar, als sie vergleichsweise geringe Tagesdistanzen zurücklegt und bei mehreren Verkehrszwecken (Pendeln, Einkaufen, Freizeit) stärker auf Ziele innerhalb ihrer Region ausgerichtet ist. **Auch die Bevölkerung des peripheren ländlichen Raums ist im Vergleich zur periurbanen Bevölkerung stärker auf Arbeitsplätze innerhalb des ländlichen Raums ausgerichtet.** Sie legt allerdings recht grosse Distanzen für das Einkaufen zurück, was konsistent zu den ermittelten, vergleichsweise grossen Distanzen zu Einkaufsgelegenheiten ist.

Die einzelnen Typen ländlicher Räume unterscheiden sich recht stark in Bezug auf die Ziele der Arbeitspendler. **Gut die Hälfte der Pendler aus alpinen Tourismusgemeinden sucht Arbeitsziele in derselben Gemeinde auf, gleiches gilt für gut ein Drittel der Pendler aus dem peripheren ländlichen Raum, aber nur für ein Fünftel der Arbeitspendler aus periurbanen Gemeinden.** Letztere weisen somit den höchsten Auspendleranteil auf. Entsprechend liegt der Anteil der Arbeitspendler, die zu Fuss zur Arbeitsstätte pendeln, in alpinen Tourismusgemeinden und in peripheren ländlichen Gemeinden höher als bei Arbeitspendlern aus periurbanen Gemeinden. **Generell wird die Verkehrsmittelwahl der Arbeitspendler aus den verschiedenen Typen des ländlichen Raums allerdings von Verkehrsmitteln des motorisierten Individualverkehrs dominiert.**

Der öffentliche Verkehr erreicht bei den Arbeitspendlern aus den ländlichen Räumen insgesamt nicht die Anteile der Arbeitspendler aus dem urbanen Raum. Eine Ausnahme von dieser Regel sind allerdings die Pendlerwege aus den ländlichen Räumen in den urbanen Raum. Noch grösser ist die quantitative Bedeutung des öffentlichen Verkehrs, und hier v. a. der Eisenbahn, bei Schulpendlern aus dem ländlichen Raum mit Pendelzielen im urbanen Raum. Bei Fragen zur Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung des ländlichen Raums sollte daher die Art der jeweiligen Verkehrsbeziehung berücksichtigt werden. So wird ersichtlich, dass **der öffentliche Verkehr für die ländliche Bevölkerung durchaus eine wichtige Funktion hat, wenn es um Fahrten in die Zentren geht.**

Der ländliche Raum hat eine gewisse Bedeutung für die Freizeitgestaltung der urbanen 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 – hier vor allem aus den vergleichsweise gut erschlossenen periurbanen Gemeinden – hat auch der urbane Raum eine Bedeutung als Gebiet für Freizeitaktivitäten.** Die Wege zwischen den ländlichen und den urbanen Gemeinden mit dem Verkehrszweck Freizeit machen, beide Richtungen zusammen genommen, 11% 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 des ländlichen Raums quantitativ von eher geringer Bedeutung.

Intensiver sind die Verflechtungen zwischen urbanem Raum und ländlichem Raum bei Reisen der Schweizer Wohnbevölkerung mit Übernachtung. **Rund 30% aller Übernachtungsreisen werden von der Bevölkerung aus dem urbanen Raum mit einem Ziel im ländlichen Raum durchgeführt** respektive sie entfallen auf Übernachtungen der ländlichen Bevölkerung im urbanen Raum. Diese Beziehung ist allerdings asymmetrisch. Die Übernachtungen der urbanen Bevölkerung im ländlichen Raum (rund 26% aller Reisen) überwiegen deutlich die Übernachtungen der ländlichen Bevölkerung im urbanen Raum (rund 5% aller Reisen).

Ausgeprägt ist auch die Situation bei den im ländlichen Raum gelegenen Zweithäusern, –wohnungen und –zimmern der Schweizer

Haushalte. Rund drei Viertel dieser Wohngelegenheiten im ländlichen Raum haben Besitzer aus dem urbanen Raum (in alpinen Tourismusgemeinden liegt deren Anteil sogar bei 84%). Demgegenüber sind nur 17% der im urbanen Raum gelegenen Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer im Besitz von Haushalten aus dem ländlichen Raum. In den Gemeinden des ländlichen Raums liegt, anders als man es vermuten könnte, nicht die Mehrheit der Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer der Schweizer Haushalte. **Auf den ländlichen Raum entfallen nur rund 45% dieser Wohngelegenheiten (mit einer Abnahme gegenüber dem Jahr 2005 um 3,6%).** Auf den urbanen Raum und das Ausland entfallen die übrigen Anteile. Hinzu kommt der überraschende Befund, dass **immerhin 44% der Zweithäuser, -wohnungen und -zimmer im ländlichen Raum in den periurbanen Gemeinden liegen. Ein Drittel davon wird für andere Zwecke als jenen der Freizeit genutzt, also vorwiegend für Arbeit/Ausbildung oder Anderes.** Anders ist dies bei den Wohnungen im alpinen Tourismusorten, die zu 90% für die Freizeit genutzt werden.

Aus verkehrlicher Sicht sind vor allem jene zweiten Wohngelegenheiten relevant, die entweder mit einer langen Dauer pro Jahr genutzt und dafür relativ häufig aufgesucht werden. **Eine überdurchschnittliche Nutzungsdauer haben Zweithäuser-, -wohnungen und -zimmer in alpinen Tourismuszentren. 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 im urbanen Raum 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 & 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, (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.
- Schweizerischer Bundesrat, KdK, BPUK, SSV, SGV (2012): Raumkonzept Schweiz. Überarbeitete Fassung, Bern.