

# Untersuchung des Zusammenhanges von Verkehrs- und Wanderungsmobilität

Recherche des relations entre mobilité et migrations

Synergo, Planung und Projektmanagement, Zürich  
Jenni+Gottardi AG, Beratende Ingenieure, Zürich

M. Arend, Dr. phil., Raumplaner ETH/NDS  
G. Gottardi, Dr. sc. techn.  
H. Dürholt, dipl. Soz., IVT Heilbronn  
H. Hautzinger, Prof. Dr., IVT Heilbronn  
R. De Tommasi, lic. phil. II

Forschungsauftrag 43/89 auf Antrag der  
Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)

# Kurzfassung

## Problemstellung und Vorgehen

In der vorliegenden Untersuchung geht es um die Zusammenhänge zwischen der Wandern- und Verkehrsmobilität. Unter anderem soll die Frage beantwortet werden, ob durch die Förderung der Wandernmobilität die Arbeitswege der Pendler verkürzt und die Verkehrsmobilität insgesamt reduziert werden könnte. In einer schriftlichen Haushaltsbefragung wurden zu diesem Thema zum ersten Mal empirische Daten erhoben. An der Befragung beteiligten sich 2'253 Haushalte bzw. 3'752 Personen aus den Kantonen Bern, St. Gallen, Thurgau und Zürich.

## Befragungsergebnisse

Die Befragten wurden aufgrund ihres Verhaltens zwischen dem 1. Januar 1990 und dem Befragungszeitpunkt im Sommer 1992 in vier verschiedene Gruppen eingeteilt: Es gab je etwas mehr als 10% Wohnort-, Arbeitsort- und „Doppelwechsler“, die in der erwähnten Zeitperiode ihre beiden arbeitswegrelevanten Standorte wechselten. Ca. 60% der Befragten waren standorttreue „Nichtwechsler“ ohne Wohn- und Arbeitsortwechsel.

Junge Befragte und kleinere Haushalte wechseln erwartungsgemäss häufiger den Arbeitsort, Wohnort oder beides. Dagegen verhalten sich Angehörige höherer Altersklassen und die grösseren Haushalte mit Kindern im Allgemeinen standortträger.

Auto und Fahrräder sind die häufigsten privaten Verkehrsmittel. Hinsichtlich der Zahl der verfügbaren Fahrzeuge gibt es keinen bedeutsamen Unterschied zwischen den standorttreuen und mobilen Haushalten. Auch die jährlichen Fahrleistungen der Haushalte mit Standortwechseln unterscheiden sich kaum von den Fahrleistungen der standorttrügen Haushalte. Schliesslich wurden auch bei einem Vergleich der Arbeitsweglängen vor und nach dem letzten Standortwechsel keine bedeutenden Veränderungen festgestellt.

Am Wichtigsten für die Wohnortzufriedenheit sind ein gutes Klima und saubere Luft. Als das zweitwichtigste Wohnzufriedenheitskriterium werden von den Befragten die landschaftliche Lage und Erholungsmöglichkeiten genannt. Verkehrskriterien spielen hingegen eine untergeordnete Rolle. Bewohner von Städten und deren Umlandgemeinden sind eher unzufrieden mit ihrem Wohnort als Personen, die in ländlichen Gemeinden wohnen.

Im Allgemeinen konnte ein hohe Umzugsbereitschaft festgestellt werden; ungefähr ein Drittel der Befragten kann sich einen Umzug in eine andere Wohngemeinde „sehr gut“ oder „gut“ vorstellen. Auch hier sind es vor allem kleine Haushalte, jüngere Menschen und

Stadtbewohner, die sich besonders häufig zum Umzug bereit zeigen. Die Arbeitsweglänge spielt jedoch als Motiv für Wohn- bzw. Arbeitsortwechsel bei allen Gruppen keine wichtige Rolle.

## **Folgerungen und Umsetzung**

Die Befragungsergebnisse zeigen deutlich, dass bei den Wohnort- und Arbeitsortentscheiden arbeitswegbezogene Gesichtspunkte und Kriterien nur selten als Auslöser und Primärgrund wirken. Im Hinblick auf die Substitution der Berufspendel- und Wandermobilität gibt es unter heutigen Rahmenbedingungen kein spontanes Streben nach der Reduktion des Zeit- und Verkehrsaufwands durch einen Umzug in die Nähe des Arbeitsplatzes (oder v.v.).

Eine Massnahmendiskussion ist dennoch sinnvoll, weil sich aus der festgestellten hohen Umzugsbereitschaft Handlungsspielräume ergeben. Umzüge in grössere Nähe der Arbeitsplätze könnten gezielt und selektiv – z. B. mit Hilfe einer arbeitswegverkürzenden Wohnungsvergabe- und Wohnungstauschbörse – gefördert werden.

Die Umsetzung anderer nichtfreiwilliger Massnahmen zur Verkürzung der Arbeitswege und zur Substitution der Verkehrs- und Wandermobilität wird auf Schwierigkeiten stossen, weil unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ein Widerspruch zwischen dem kollektiven Interesse der Gesellschaft an der Reduktion der Pendelfahrleistungen und dem individuellen Interesse an der Nutzenoptimierung im Sinne der Ausnützung der Angebote und Möglichkeiten in verschiedenen z. T. weit auseinanderliegenden Aktivitätsräumen besteht.