EDV-Erfasst
Dat: 22.3.94

Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement,
Bundesamt für Strassenbau

Raumplanungsämter der Kantone Bern, St. Gallen, Thurgau und Zürich

UNTERSUCHUNG DES ZUSAMMENHANGES VON VERKEHRS- UND WANDERUNGSMOBILITÄT

Forschungsstelle: synergo, Fraumünsterstr. 23, 8001 Zürich
Jenni + Gottardi AG, Mutschellenstr. 21, 8002 Zürich

Projektleitung: Dr. phil. M. Arend, Raumplaner ETH/NDS, synergo
Dr. Ing. G. Gottardi, Jenni + Gottardi AG

Projektmitarbeit: dipl. Soz. H. Dürholt, IVT Heilbronn
Prof. Dr. H. Hautzinger, IVT Heilbronn
lic. phil. II R. DeTommasi, synergo

Zürich, November 1993

INHALTSVERZEICHNIS

Deutsche Kurzfassung i

Résumé iii

Summary v

0 Zusammenfassung I

1 Einleitung 1

1.1 Untersuchungsziele 1
1.2 Ausgangslage 1
1.3 Berichtsaufbau 2
1.4 Dank 2

2 Theoretischer Bezugsrahmen und bisheriger Wissensstand 5

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsthemas und begriffliche Festlegungen 5
2.2 Bestandteile und Funktionen eines 'Mobilitätssystems' 9
2.3 Zu den Gesetzmässigkeiten der Mobilitätsentwicklung 11
2.4 Zusammenhänge zwischen Wanderungs- und Berufspendelmobilität 14
2.5 Bewertung der festgestellten Mobilitätsgesetzmässigkeiten 16
2.6 Eine Zwischenbilanz 18

3 Die schriftliche Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' 19

3.1 Ziele und Trägerschaft 19
3.2 Durchführung, Rücklaufquoten und Fragebogenkonstruktion 20
3.3 Zusammenhänge und Fragen im Zentrum der schriftlichen Haushaltsbefragung 23

4 Befragungsergebnisse 25

4.1 Die Unterteilung der Personen und Haushalte in vier Mobilitätsgruppen 25
4.2 Die erfassten Personen und ihre Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität 27
4.3 Die erfassten Haushalte und ihre Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität 30
4.4 Zusammenhänge zwischen Standortwechseln und Fahrleistungen 35
4.5 Wohnortzufriedenheit und die Gründe für den Verbleib in der Wohngemeinde 47
4.6 Umzugsbereitschaft und die Gründe für den Wohnortwechsel 51
4.7 Zusammenfassung aller Befragungsbefunde 58

5 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlagen 61

5.1 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der Arbeitgeber 62
5.2 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der Wohnungsanbieter 64
5.3 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der öffentlichen Hand 65
5.4 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der Haushalte 66

6 Massnahmen zur Verkürzung der Arbeitswege und zur Förderung der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität 69

7 Umsetzung der Untersuchungsergebnisse 81

8 Literaturliste 83

9 Anhänge 85

KURZFASSUNG

PROBLEMSTELLUNG UND VORGEHEN

In der vorliegenden Untersuchung geht es um die Zusammenhänge zwischen der Wanderungs- und Verkehrsmobilität. Unter anderem soll die Frage beantwortet werden, ob durch die Förderung der Wanderungsmobilität die Arbeitswege der Pendler verkürzt und die Verkehrsmobilität insgesamt reduziert werden könnte. In einer schriftlichen Haushaltsbefragung wurden zu diesem Thema zum erstenmal 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.

Autos und Fahrräder sind die häufigsten privaten Verkehrsmittel. Hinsichtlich der Zahl der verfügbaren Fahrzeuge gibt es keinen bedeutenden Unterschied zwischen den standorttreuen und mobilen Haushalten. Auch die jährlichen Fahrleistungen der Haushalte mit Standortwechseln unterscheiden sich kaum von den Fahrleistungen der standortträgen 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 eine 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 eine 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 kleinere 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- durch Wanderungsmobilität 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 - zB. mit Hilfe einer arbeitswegverkürzenden Wohnungsvergabe- und Wohnungstauschbörse - gefördert werden.

Die Umsetzung anderer nichtfreiwilliger Massnahmen zur Verkürzung der Arbeitswege und zur Substitution der Verkehrs- durch Wanderungsmobilität 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 zT. weit auseinanderliegenden Aktivitätsräumen besteht.

RESUME

PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE

La présente enquête examine les rapports entre la mobilité dans les transports et les mouvements migratoires. La question est de savoir, entre autres, si la promotion des migrations permet de réduire le trajet des navetteurs et par là même la mobilité en matière de transports. Une enquête écrite effectuée à domicile a permis, pour la première fois, de recueillir, à ce sujet, des données empiriques. 2'253 ménages, soit 3'752 personnes, originaires des cantons de Berne, de Saint-Gall, de Thurgovie et de Zurich ont pris part à l'enquête.

RESULTATS DE L'ENQUETE

Les personnes interrogées sont réparties en quatre groupes distincts en fonction de leur comportement entre le 1er janvier 1990 et la période de l'enquête au cours de l'été 1992: dans chaque catégorie, plus de 10 % ont changé de lieu de travail, de domicile ou des deux. 60 % environ des personnes interrogées, fidèles à leur domicile, n'avaient pas modifié leurs trajets puisqu'ils n'avaient changé ni de domicile ni de lieu de travail.

Comme on pouvait s'y attendre, les jeunes interrogés et les petits ménages changent plus fréquemment de travail, de domicile ou des deux. Par contre, pour des raisons pratiques, les personnes âgées et les grands ménages avec des enfants sont plus sédentaires.

Les voitures et les bicyclettes sont les moyens de transport privés les plus usuels. La mobilité ou le caractère sédentaire n'a pas d'incidence notable ni sur le nombre de véhicules disponibles ni sur le kilométrage. Enfin, si on compare la longueur des trajets avant et après le changement, on ne constate pas de différence sensible.

Le caractère agréable du climat et le bon air conditionnent en premier lieu le changement de domicile. Viennent en second lieu, dans les critères de satisfaction, l'agrément du paysage et les possibilités de loisir et de détente. Les conditions de trafic, par contre, jouent un rôle secondaire. Les citadins sont, dans l'ensemble, moins satisfaits de leur domicile que les habitants de la campagne.

Les personnes interrogées ne sont, en général, pas effrayées par la perspective d'un déménagement; un tiers d'entre elles environ considère comme "normal" ou "tout à fait normal" de devoir s'établir dans une autre commune. Dans ce cas également, la souplesse est plus grande s'agissant des petits ménages, de la jeune génération et des citadins. Quel que soit le groupe considéré, la longueur du trajet n'est pas la cause majeure du changement de domicile ou de lieu de travail.

CONSEQUENCES ET APPLICATIONS POSSIBLES

L'enquête montre à l'évidence que les critères et considérations liés au trajet ne sont, bien souvent, pas l'élément déterminant dans le choix d'un domicile ou d'un lieu de travail. Si l'on pense pouvoir substituer une mobilité de domicile à la navette classique, on se rend compte que, dans le cadre des conditions en vigueur actuellement, il n'y a pas de tendance naturelle à la réduction du temps et des frais de trajet qui résulteraient du déménagement à proximité du lieu de travail (ou vice versa).

Etant donné que de nombreuses personnes interrogées sont prêtes à déménager, on se rend compte qu'il y a une marge de manoeuvre et qu'un tour d'horizon des mesures possibles peut s'avérer intéressant. Pourquoi ne pas favoriser, par exemple, de manière ciblée et sélective, les déménagements dans des zones plus proches du lieu de travail en facilitant l'accès à des logements qui permettent de réduire le temps de trajet ou en organisant une bourse des logements.

L'application d'autres mesures à caractère coercitif en vue de raccourcir les trajets de travail et de remplacer les navettes par des changements de domicile se heurterait à des difficultés. Dans les conditions actuelles, en effet, l'intérêt, pour la société, de réduire les navettes ne coïncide pas avec l'intérêt des particuliers pour une optimisation des avantages en ce sens qu'ils veulent tirer le meilleur parti possible des offres et des possibilités dans des champs d'activité dont certains sont très éloignés les uns des autres.

SUMMARY

PROBLEM AND PROCEDURE

The study concerns the correlations between migration mobility and transportation mobility. One question among others to be answered is, whether the work trip of professional commuters and transportation mobility on the whole, could be reduced by promoting migration mobility. In a written household survey, empirical data was obtained about this subject for the first time. The survey involved 2'253 households: 3'752 people from the cantons of Berne, St. Gall, Thurgau, and Zurich.

SURVEY RESULTS

The people surveyed were subdivided into four different groups according to their behavior patterns between January 1, 1990 and the time of survey in summer 1992. In each group slightly more than 10% of the people changed their place of work, place of residence or both, and thus changed the two locations relevant to their work trip in the period of time mentioned above. Approximately 60% of the people surveyed, did not change either their place of residence or their place of work.

As expected, young people and smaller households change their place of work, place of residence or both more often than others. On the other hand, people belonging to higher age groups and larger households with children are generally less likely to change their locations.

Cars and bicycles are the most frequent means of private transportation. In terms of numbers of vehicles available, there is no significant difference between mobile households and stationary households. Neither does the annual mileage of mobile households differ much from the mileage of stationary households. Finally, the comparison between work trip distances before and after the last change of location did not show any significant difference.

Good climate and clean air are given as the most important criteria for a desirable place of residence. Rural location and recreational opportunities rank second. Transportation criteria, on the other hand, play a subordinate role. Inhabitants of cities and their suburbs are more likely to be discontent about their place of residence than people who live in rural municipalities.

On the whole the degree of willingness to move is high; approximately one third of the people surveyed can "well" or "very well" imagine moving to another municipality. Again it is mainly smaller households, young people and city dwellers who are particularly willing to move. However, for all groups, the length of the work trip has little influence for changing residence or place of work.

CONCLUSIONS AND IMPLEMENTATION

The survey results clearly show that considerations and criteria concerning the work trip are hardly ever the instigation or the major reason for the choice of place of residence or place of work. In view of substituting commuter mobility by migration mobility there is no spontaneous striving for reducing time and transportation efforts by moving to the vicinity of the work place under today's framework conditions (or v.v.).

Discussing measures to be taken is nevertheless useful, since the high degree of willingness to move, leads to scope of action. Moving closer to the work place could be promoted purposefully and selectively, e.g. with the help of an agency, offering allocation and exchange of housing, thus reducing the length of the work trip.

The implementation of other nonvoluntary measures to reduce the length of the work trip and to substitute transportation mobility by migration mobility, will be difficult since currently there is a contradiction between the collective interest of society in reducing commuting activities, and the individual's interest in the best use of offers and opportunities between various activity areas, often located at great distance from one another.

0 ZUSAMMENFASSUNG

Zügeln statt Pendeln? - Kann die Verkehrsmobilität durch die Förderung der Wanderungsmobilität reduziert werden?

0.1 PROBLEMSTELLUNG

Die Gesamtmobilität ist in den letzten Jahrzehnten stark gestiegen. Jeden Morgen und Abend stauen sich Autos auf vielen Strassen in den Städten und im Stadtumland. Pendler, die auf schnellstem Weg von ihrer Wohnung zu ihrem Arbeitsplatz und zurück gelangen wollen, werden immer zahlreicher. Auch die **Umweltbelastungen und andere mit dem Pendelverkehr einhergehende Probleme** nehmen ständig zu.

In der Planung war lange Zeit die Grundidee wegweisend, die verschiedenen Funktionen bzw. Nutzungsarten räumlich voneinander zu trennen. Da diese Grundidee u.a. in Form eines sehr hohen Pendelverkehraufkommens viele negative Konsequenzen hat, ist heute eine Umkehr angesagt. **Durchmischen, Konzentration von Arbeitsplätzen an wenigen Standorten, Verdichtung und Zusammenführen von Wohnen und Arbeiten** sind Schlagwörter, die die gegenwärtige Diskussion bestimmen.

In diesem Zusammenhang stellt sich die **Frage, ob durch die Förderung der Wanderungsmobilität** Menschen motiviert werden könnten, näher bei ihren Arbeitsplätzen zu wohnen (bzw. näher bei ihren Wohnungen zu arbeiten) und ob so die **Verkehrsmobilität reduziert werden könnte.** Das Ziel der vorliegenden Untersuchung bestand darin, diese Frage zu beantworten und auch den **übrigen Zusammenhänge zwischen der Verkehrs- und der Wanderungsmobilität** nachzugehen. Dabei stand das Verhalten der einzelnen Personen und Haushalte im Vordergrund.

0.2 VORGEHEN UND UNTERSUCHUNGSMETHODE

Die untersuchten Fragen und Zusammenhänge wurden auf drei Ebenen angegangen. Zuerst wurden der **theoretische Bezugsrahmen und der bisherige Wissensstand** dargestellt. Zweitens wurde eine **schriftliche Haushaltsbefragung** durchgeführt, an welcher sich 37 Gemeinden in den Kantonen Bern, St. Gallen, Thurgau und Zürich beteiligten. Insgesamt gaben 2'253 Haushalte und 3'752 Personen Auskunft über ihre Wohn- und Arbeitsortwahl, die diesbezüglich prägenden Einflussfaktoren und über ihr Verkehrsverhalten im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 1992 und dem Befragungszeitpunkt im Sommer 1992. Die Rücklaufquote der Befragung betrug 43% und kann als sehr gut bezeichnet werden. Auf einer dritten Ebene wurden schliesslich **Schlussfolgerungen** gezogen und **Umsetzungsmöglichkeiten und -probleme** diskutiert.

0.3 UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

Die Ergebnisse der schriftlichen Haushaltsbefragung sind repräsentativ für die erfassten Gemeinden, nicht aber für die Kantone.

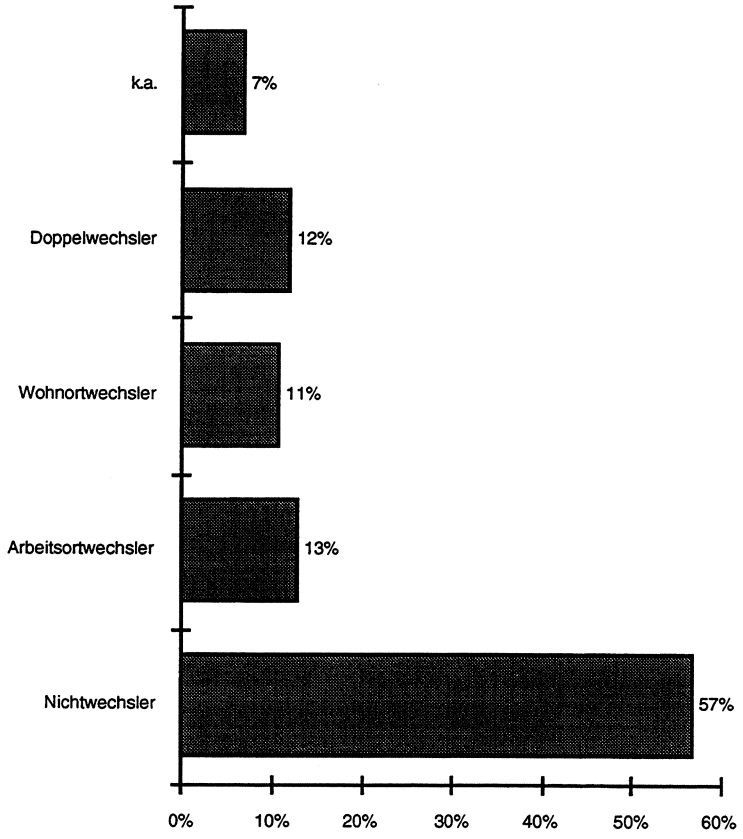
Befragte Personen und Haushalte

Die erfassten Personen und Haushalte wurden aufgrund ihres Verhaltens zwischen dem 1. Januar 1992 und dem Erhebungszeitpunkt im Sommer 1992 in vier Gruppen unterteilt:

a) die **Nichtwechsler**, welche weder ihren Wohn- noch ihren Arbeitsort gewechselt haben,
b) die **Arbeitsortwechsler,**
c) die **Wohnortwechsler** und schliesslich
d) die **Doppelwechsler**, welche in der erwähnten Zeitperiode sowohl ihren Wohn- als auch ihren Arbeitsort gewechselt haben.

Von diesen vier Gruppen waren mit ca. 60% die Nichtwechsler zahlenmässig am stärksten vertreten. Die Prozentanteile der drei anderen Gruppen betrugen je etwas mehr als 10%:

Darstellung 0-1: Die Umzugs- und Arbeitsplatzmobilität der befragten Haushalte in der Zeitperiode zwischen dem 1. Januar 1990 und dem Befragungszeitpunkt im Sommer 1992

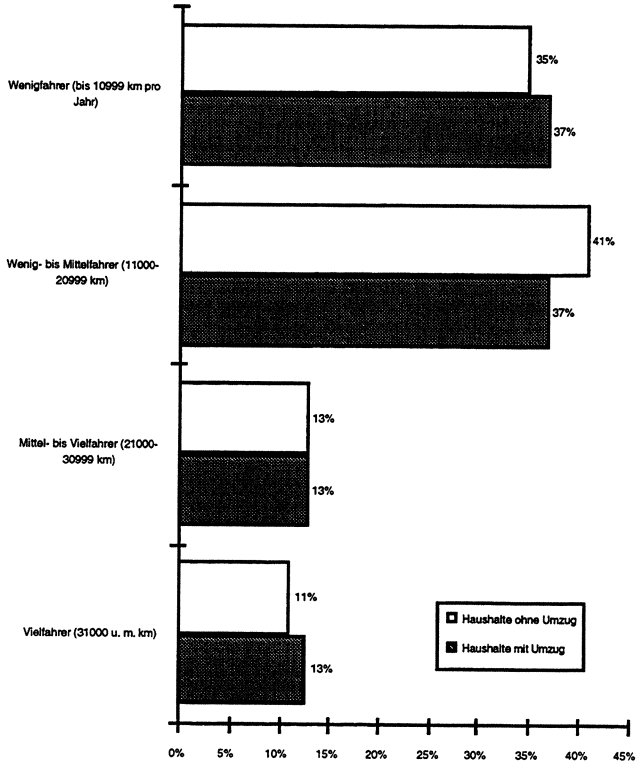


Betrachtet man die **Umzugs- und Arbeitsplatzmobilität in Abhängigkeit des Alters**, dann fällt auf, dass vor allem junge Personen zwischen 25 und 34 Jahren häufig den Arbeits-, Wohnort oder beide arbeitswegrelevante Standorte wechseln. Sie machen zB. 52% der Doppelwechsler aus. Dagegen sind Angehörige der höheren Altersklassen eher standorttreu. In bezug auf die **Haushaltsgrösse** - wobei dieser Befund mit dem soeben kommentierten Einfluss des Alters zusammenhängt - zeigen sich die kleinen Haushalte am mobilsten. Die Effekte der Haushaltsgrösse und des Alters werden durch die **Erwerbstätigkeit** zusätzlich verstärkt. Junge, kleine und erwerbstätige Haushalte wechseln zwischen dem 1.1.1990 und dem Sommer 1992 überdurchschnittlich häufig ihren Wohn- und Arbeitsort.

Verfügbare Fahrzeuge und Verkehrsleistungen

Autos und Fahrräder sind die wichtigsten privaten Verkehrsmittel. 84% der befragten Haushalte steht mindestens ein Auto zur Verfügung; 80% verfügen über ein oder mehrere Fahrräder. Hinsichtlich der Zahl der verfügbaren Fahrzeuge gibt es keinen grossen Unterschied zwischen den standorttreuen und mobilen Haushalten. Auch zwischen den jährlichen Fahrleistungen der Haushalte mit und ohne Standortwechsel bestehen keine systematischen Unterschiede:

Darstellung 0-2: Vergleich der Autofahrleistungen der Haushalte mit und ohne Umzug in der Zeit zwischen dem 1.1.1990 und dem Befragungszeitpunkt im Sommer 1992



Schliesslich wurden auch bei einem Vergleich der Arbeitsweglängen vor und nach dem letzten Umzug bzw. Arbeitsortwechsel im allgemeinen keine bedeutenden Veränderungen festgestellt.

Zusammenfassend gilt deshalb, dass Umzüge und Arbeitsortwechsel unter den gegebenen Rahmenbedingungen keinen einheitlichen Einfluss auf Arbeitsweglängen und Fahrleistungen im motorisierten Berufspendelverkehr haben.

Wohnortzufriedenheit und Gründe für den Verbleib am gegenwärtigen Wohnort

Bewohner von Städten und deren Umlandgemeinden sind **eher unzufrieden mit ihrem Wohnort** als Personen, die in ländlichen Gemeinden wohnen. In der Stadt Zürich sind zB. 22% der Befragten mit ihrem Wohnort unzufrieden, während in Bellmund (BE) der gleiche Anteilswert nur gerade 1% beträgt.

Wichtig für die Wohnortzufriedenheit sind in erster Linie ein **gutes Klima und eine saubere Luft.** Als weitere wichtige **Wohnzufriedenheitskriterien** wurden von den Befragten die **landschaftliche Lage und Erholungsmöglichkeiten** genannt. Von den **Verkehrskriterien** steht die Erschliessung mit dem ÖV auf Rang vier, während die Erreichbarkeit im Strassennetz für weniger wichtig gehalten wurde[1].

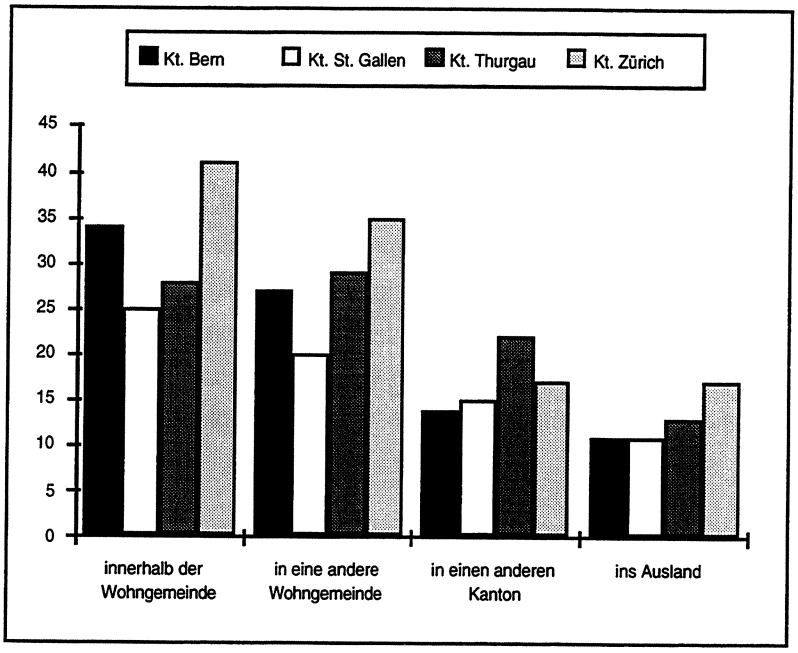
Für den **Verbleib in der heutigen Wohngemeinde** spielen das Vorhandensein von Freunden und die Integration die wichtigste Rolle. Auch dem kurzen Arbeitsweg wurde in diesem Zusammenhang allerdings eine gewisse Bedeutung zugeschrieben.

Die Umzugsbereitschaft

Im allgemeinen konnte - gemäss entsprechender Aussagen der Befragten - eine **erstaunlich hohe Umzugsbereitschaft** festgestellt werden. Ungefähr ein Drittel der Befragten kann sich einen Umzug in eine andere Wohngemeinde 'sehr gut' oder 'gut' vorstellen. Grössere Haushalte zeigen im Vergleich einzelner Befragtengruppen untereinander eine geringere Umzugsbereitschaft, jüngere Menschen und Stadtbewohner geben sich wanderungsfreudiger. Tendenziell gilt zudem, dass die Umzugsbereitschaft bei höheren Fahrleistungen im Pendelverkehr etwas grösser ist. Fragt man allerdings nach den Hauptgründen für den Umzug, so kommt klar zum Ausdruck, dass die **Länge des Arbeitswegs** in diesem Zusammenhang **nur eine geringe Rolle** spielt. **Wichtigste Umzugsgründe** der Befragten sind zu kleine Wohnungen, Veränderungen der Haushaltsgrösse oder Haushaltsneugründungen, Wechsel der Arbeits- oder Ausbildungsstelle und/oder der Kauf eines Eigenheims bzw. einer Eigentumswohnung.

1 Dies ist ein Ergebnis, welches angesichts der allgemein guten Strassenerschliessung in den Befragungsräumen nicht erstaunt.

Darstellung 0-3: Umzugsbereitschaft nach Kantonen (in % der antwortenden Personen in den erfassten Gemeinden)



0.4 FOLGERUNGEN UND UMSETZUNG

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' zeigen deutlich, dass **bei den Wohnort- und Arbeitsortentscheiden arbeitswegbezogene Gesichtspunkte und Kriterien nur selten als Auslöser und Primärgrund** wirken. Personen und Haushalte ändern ihren Wohn- (und Arbeitsort) nur ausnahmsweise aus dem Grund, weil ihnen der gegenwärtige Arbeitsweg zu lang erscheint. Wechsel werden vielmehr vorgenommen, um die Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern oder um sich einer veränderten Familiensituation (Lebenszyklus) anzupassen; ferner sind auch berufsbezogene Motive ein bedeutender Umzugsgrund. Der **Verkehrsaufwand spielt die Rolle einer Nebenbedingung**; die neue Wohnung wird so gewählt, dass der Aufwand für den Weg zur (beibehaltenen oder neuen) Arbeitsstelle innerhalb akzeptabler Grenzen liegt.

Im Hinblick auf die Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität heisst dies, dass es **unter heutigen Rahmenbedingungen kein spontanes Streben nach der Reduktion des Zeit- und Verkehrsaufwands durch Umzug in die Nähe des Arbeitsplatzes** (oder v. v.) gibt, welches durch verkehrs- und siedlungspolitische Massnahmen sozusagen nur unterstützt oder ausgenützt werden müsste. Die Haushalte präferieren vielmehr die zur jeweiligen Lebensphase passende Wohnung in landschaftlich schöner Lage mit sauberer Luft, sozialer Eingebundenheit etc. Diese Aussagen gelten selbstverständlich unter den heutigen Randbedingungen tiefer Mobilitätskosten und gut ausgebauter Verkehrsinfrastrukturen bzw. -angebote.

Die Befragungsergebnisse deuten auf einen komplexen und uneinheitlichen Zusammenhang zwischen den beiden hier interessierenden Mobilitätsformen (Wanderungs- und Verkehrsmobilität) hin. Eine **Massnahmendiskussion ist dennoch sinnvoll**, weil sich aus der festgestellten hohen Umzugsbereitschaft **Handlungsspielräume** ergeben. **Umzüge** an Wohnorte in der Nähe der Arbeitsplätze **könnten** - zB. mit Hilfe einer arbeitswegverkürzenden Wohnungsvergabe- und Wohnungstauschbörse (WTB) - **selektiv und gezielt gefördert werden.**

Die WTB würde Wohnungen an Leute vergeben, die dann näher bei ihrem Wohnort arbeiten oder ihren Arbeitsort mit Hilfe umweltfreundlicher Verkehrsmittel erreichen könnten. Zu diesem Zweck würde die WTB in engem Kontakt mit den Wohnungsanbietern stehen, die die Länge des Arbeitswegs und die Verkehrsmittelwahl als Kriterium bei der Wohnungsvergabe berücksichtigten. Das Angebot der WTB würde sich hauptsächlich an kleine, junge und flexible Haushalte richten, die eine grössere Umzugsbereitschaft sowie eine hohe Arbeitsplatz- und Wohnortmobilität an den Tag legen.

Einen Beitrag zur Verkürzung der Arbeitswege oder zur Substitution der Verkehrs- durch Wanderungsmobilität könnten auch **positive oder negative wirtschaftliche Anreize** wie Verteuerung der Mobilität, Änderungen im Bereich der steuerlichen Abzugsfähigkeit der Arbeitswegkosten, Umzugsgelder und/oder verschiedene restriktive Massnahmen im Bereich der Parkraumpolitik leisten.

Gesetzliche Bestimmungen, welche direkt die zulässige Länge des Arbeitsweges vorschreiben würden, sind weder erwünscht noch realistisch. Mit Einzelmassnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen könnte aber die Attraktivität des Pendelns über lange Distanzen eingeschränkt werden. Ferner sollten staatliche Entscheide (zB. im Bereich der Bau- und Zonenplanung) dazu beitragen, dass die Arbeits- und Wohnangebote auch in qualitativer Hinsicht besser aufeinander abgestimmt sind.

Die öffentliche Hand sollte **eine Art Vorreiter- und Vorbildrolle** übernehmen und bei allen Entscheiden und Aktivitäten **das Kriterium der kurzen Arbeitswege stärker gewichten.** Dabei könnten auch **Massnahmen im Bereich der Verkehrsregelung** und in der **Planung und Ausgestaltung des Verkehrsnetzes** eine wichtige Rolle spielen. Die Städte und stadtnahe Agglomerationsgemeinden wären aufgerufen, die **Wohnqualität** in den Wohngebeiten durch Verkehrsberuhigung, Aussenraumgestaltung, Förderung der Quartierzentren etc. zu verbessern. Ebenfalls notwendig wäre eine **aktive und gezielte Wohnbaupolitik.**

Die Umsetzung verbindlicher Massnahmen wird aber auf Schwierigkeiten stossen, weil unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ein **Widerspruch zwischen dem kollektiven Interesse der Gesellschaft an der Reduktion der Pendelfahrleistungen und der individuellen Nutzenoptimierung im Sinne der gleichzeitigen Ausnützung der Angebote und Möglichkeiten in verschiedenen zT. weit auseinanderliegenden Aktivitätsräumen** besteht.

1 EINLEITUNG

1.1 Untersuchungsziele

Die vorliegende Untersuchung wurde von einer Arbeitsgemeinschaft der Zürcher Büros synergo und Jenni + Gottardi AG unter Mitwirkung des Instituts für angewandte Verkehrs- und Tourismusforschung (IVT) Heilbronn durchgeführt. Sie verfolgt zwei folgende Untersuchungsziele:

Ziel 1: Darstellung der Zusammenhänge zwischen Verkehrs- und Wanderungsmobilität

Ziel 2: Untersuchung der Frage, ob mittels Förderung der Wanderungsmobilität die Verkehrs- bzw. Berufspendelmobilität reduziert werden kann

1.2 Ausgangslage

Der Entscheid zur Auschreibung der vorliegenden Untersuchung fiel vor dem Hintergrund **gegenläufiger Entwicklungstendenzen in bezug auf die Verkehrs- und Wanderungsmobilität**. Die Verkehrsmobilität hat in den vergangenen Jahren massiv zugenommen. Im Vergleich dazu hat sich die regionale und nationale Wanderungsmobilität in der Schweiz (und in den meisten anderen hochentwickelten Ländern Europas) aufgrund von Ursachen, auf die im Abschnitt 2.3. eingetreten wird, ungleich geringer wenn nicht gar gegenläufig entwickelt.

Die drastischen Verkehrszunahmen führten zu **Folgeproblemen wie zB. Luft- und Lärmbelastungen**, die in den nächsten Jahren gelöst oder zumindest gemildert werden müssen. Die bisherigen Gegenmassnahmen mit dem eindeutigen Schwerpunkt im Bereich der **Förderung des öffentlichen Verkehrs** müssen bestenfalls als **nicht ausreichend** bezeichnet werden. Im schlimmsten Falle muss sich diese Strategie sogar den Vorwurf der Verstärkung der oben angetönten Probleme gefallen lassen, weil sie neben erwünschter Umsteigeeffekte auch gewichtige unerwünschte Entmischungs- und Mehrverkehreffekte nach sich zieht. Auch unter dem Gesichtspunkt des finanziellen Aufwandes und der erzielten Umsteigeeffekte befindet sich die **Verkehrspolitik der alleinigen OeV-Förderung am oder über dem Anschlag vertretbarer Kosten-/Nutzen-Relationen**.

In dieser Situation braucht es **neue zusätzliche verkehrs- und siedlungsplanerische Konzepte, Vorstellungen und Instrumente**. Die Verfasser erhoffen sich entsprechende Impulse von der vorliegenden Untersuchung, weil ihr Hauptthema der **Zusammenhänge zwischen verschiedenen Mobilitätsformen** und der **Substitution von Verkehrs- durch Wanderungsmobilität** in die Auseinandersetzungen und 'Verkrustungen' der gegenwärtigen Mobilitätsdiskussion auf eine innovative Art eingreift und Verknüpfungen und Gemeinsamkeiten statt trennender Interessen und Weltanschauungen in den Vordergrund stellt.

1.3 Berichtsaufbau

Nach dieser kurzen Einleitung werden im **Kapitel 2** die **Begriffe** und der **theoretische Bezugsrahmen der Untersuchung** dargelegt.

Kapitel 3 schildert das **methodische Vorgehen** und die **Arbeitsschritte** des Forschungsteams, bevor dann im **Kapitel 4** auf das empirische 'Kernstück' der vorliegenden Untersuchung - nämlich auf die Ergebnisse der **schriftlichen Haushaltbefragung 'Wohnen, Mobilität und Arbeitsweg'** eingegangen wird.

Im **Kapitel 5** geht es um die **arbeitswegwirksamen Entscheide und Interessenlagen** der Haushalte, Arbeitgeber, Wohnungsanbieter und öffentlichen Hand, die in diesem Bericht zu den mobilen und/oder mobilitätsprägenden Akteuren gezählt werden.

Im **Kapitel 6** werden die möglichen **Massnahmen zur Verkürzung der Arbeitswege und zur Föderung der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität** diskutiert.

Im abschliessenden **Kapitel 7** erfolgt die Auseinandersetzung mit den **Konsequenzen der Untersuchungsergebnisse und -erkenntnisse für die Verkehrs- und Siedlungsplanung**.

1.4 Dank an die Mitglieder der begleitenden Fachkommission und an die Raumplanungsämter der Kantone Bern, St. Gallen, Thurgau und Zürich

Unsere Arbeitsgemeinschaft hat die Arbeiten an der vorliegenden Untersuchung zu Beginn des Jahres 1991 aufgenommen. Begleitet wurden wir von einer Fachkommission, deren personelle Zusammensetzung aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist und die von Herrn P. Suter vom Bundesamt für Verkehr präsidiert wurde. Wir danken ihm und allen anderen Kommissionsmitgliedern für ihre engagierte und kompetente Unterstützung des vorliegenden Forschungsprojektes.

Wir danken aber auch den zahlreichen Verantwortlichen bei den Gemeinden und Kantonen, die uns bei der Durchführung der schriftlichen Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' unterstützt haben. Ein ganz grosser und herzlicher Dank geht schliesslich an die Raumplanungsämter der Kantone Bern, St. Gallen, Thurgau und Zürich, die aus ihren Ressortforschungsmitteln die Haushaltsbefragung mitfinanziert haben.

Mitglieder der Begleitkommission:

Dr. W. Dietrich, Stadtplanungsamt Zürich (Mitwirkung bei der Redaktion des Schlussberichtes)
G. Dinichert, Städtische Verkehrsbetriebe, Bern
P. Hartmann, Ingenieurbüro Hartmann & Sauter, Trimmis
J. Meyer, Emch + Berger AG, Zürich
Dr. M. Rupp, Kt. Raumplanungsamt, Bern (Mitwirkung bei der Redaktion des Schlussberichtes)
P. Suter, EVED, Bern (Präsident)
W. Züst, Dienst GVF, Bern
B. Haag, Amt für Raumplanung des Kt. Thurgau, Frauenfeld

Vertreter der mitwirkenden Kantone:

B. Haag, Amt für Raumplanung des Kt. Thurgau, Frauenfeld
W. Hangartner, Kt. Planungsamt, St. Gallen
Dr. M. Höfliger, Kt. Raumplanungsamt, Zürich
U. Seewer, Kt. Raumplanungamt, Bern (Mitwirkung bei der Redaktion des Schlussberichtes)

2 THEORETISCHER BEZUGSRAHMEN UND BISHERIGER WISSENSSTAND

2.1 Abgrenzung des Untersuchungsthemas und begriffliche Festlegungen

Mobilität ist im Leben der Gesellschaftsmitglieder von zentraler Bedeutung. Alle Gesellschaften haben deshalb Entwicklungschancen und -probleme im Zusammenhang mit der Mobilität. Je nach Gesellschaft (zB. sesshafte Agrargesellschaften, nomadisierende oder postindustrielle Gesellschaften) sind die Mobilitätsformen unterschiedlich ausgebildet. Immer aber handelt es sich bei der Mobilität um einen Wechsel, den die Individuen innerhalb eines bestimmten Systems bzw. Rahmens vollziehen. Im folgenden stehen die **räumlichen Formen der Mobilität** im Vordergrund.

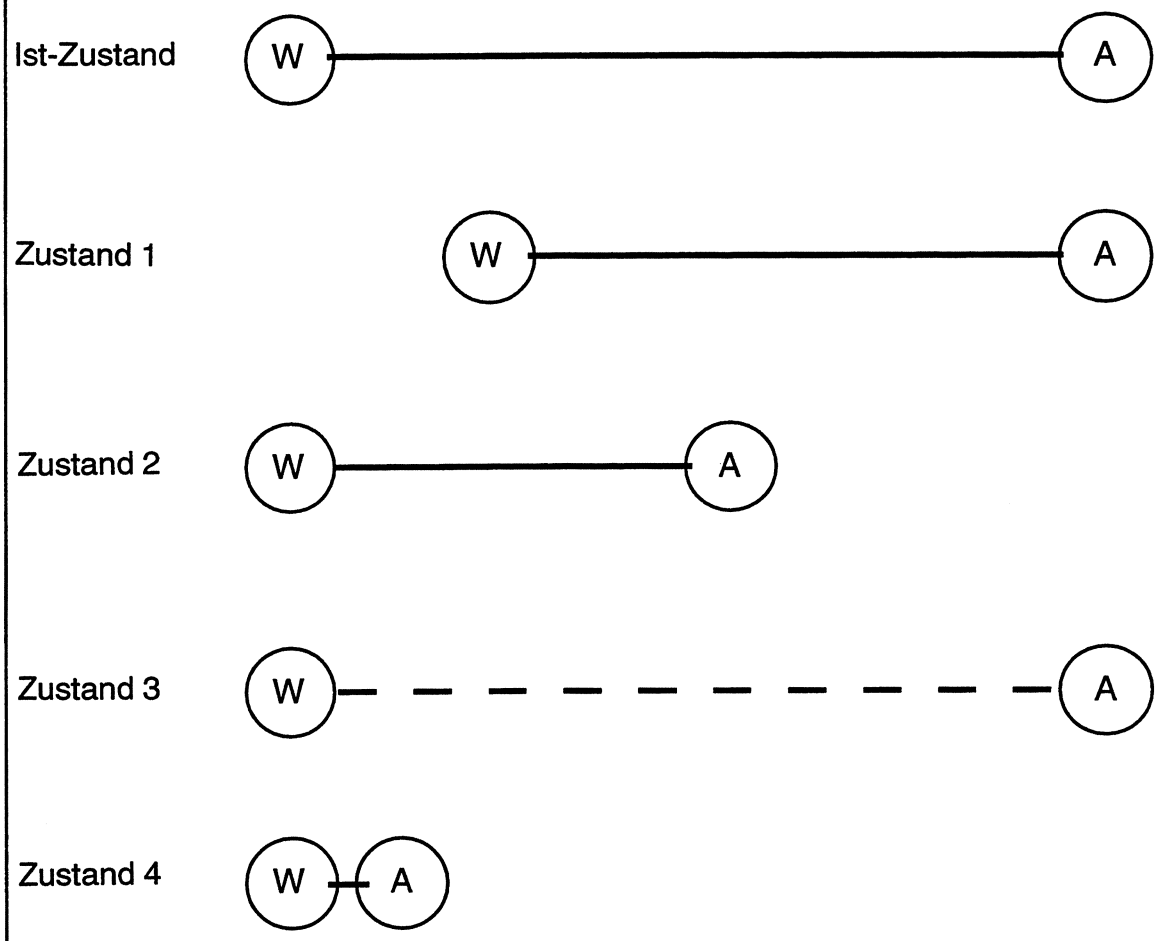
Die **räumliche Mobilität** bezeichnet im weistesten Sinne alle Ortsveränderungen der Individuen oder Haushalte. Dabei bedeutet die **Wanderungsmobilität** als ihre erste Ausdrucksform die **einmalige Durchführung von räumlichen Bewegungen der Haushalte**, mit denen ein **dauerhafter Wechsel des Wohnortes** einhergeht. Im Gegensatz dazu wird **Verkehrsmobilität** meist in einem verkehrsmengenstatistischen Sinn verstanden und als **Gesamtheit aller individuellen Verkehrsaktivitäten unter Berücksichtigung ihrer Länge, ihrer durchschnittlichen Dauer, des damit verbundenen Zweckes und der verwendeten Verkehrsmittel** operationalisiert und gemessen.

Wanderungsmobilität unterscheidet sich demnach von Verkehrsmobilität weniger durch geographische Merkmale wie etwa Distanz, als vielmehr durch die **Aufgabe des ursprünglichen Wohnortes** und die damit in der Regel einhergehende **Abschwächung sozialer Beziehungen** zu den nachwievor dort lebenden Personen. Ferner ist Verkehrsmobilität dem Bereich des Alltagsverhaltens zuzuordnen, während Wanderungsmobilität nur **in grösseren Zeitabständen** stattfindet und lebensbiographische Abschnitte markiert.

Im Mittelpunkt der vorliegenden Untersuchung über die **Zusammenhänge von Verkehrs- und Wanderungsmobilität** steht die **Beziehung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz**. Einen Kerngedanken stellt die Vorstellung der **Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität** dar. **Umzüge bzw. Wohnortwechsel** können - was noch zu überprüfen sein wird - nach dieser Vorstellung einen **Beitrag zur Reduktion der Fahrleistungen im Berufspendelverkehr** leisten.

Der gleiche arbeitswegverkürzende Effekt kann aber auch über die **Verlegung des Arbeitsplatzes** in eine grössere Nähe des Wohnortes erreicht werden. Hier wird die Verkehrsleistung reduziert, auch wenn keine Wanderungsmobilität stattfindet. In der Folge wird in diesem Falle der Begriff **'Arbeitsplatz-'** bzw. **'Arbeitsortmobilität'** verwendet. Beim näheren Hinsehen kann sogar die Vorstellung der **'Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität' vier verschiedene Bedeutungsinhalte** betreffen:

Darstellung 2-1: Mögliche Bedetungen der 'Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität'



'Zustand 1' = Verlegung des Wohnortes in eine grössere Nähe des Arbeitsortes

'Zustand 2' = Verlegung des Arbeitsortes in grössere Nähe des Wohnortesortes

'Zustand 3' = Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel

'Zustand 4' = Zusammenlegung des Wohn- und Arbeitsortes, zB. dank Telekommunikationsanschluss zuhause oder in einem elektronischen Quartierzentrum

Die Untersuchungsfragen des vorliegenden Forschungsprojektes lassen sich nicht beantworten, ohne dass man sich auf der individuellen und kollektiven Ebene mit **Einflussfaktoren der Verkehrs- und Wanderungsmobilität** auseinandersetzt, die auch Ansatzpunkte von Massnahmen der Verkehrs- und Siedlungspolitik darstellen. Sowohl Verkehrs- als auch Wanderungsmobilität sind **Resultate von Entscheidungsprozessen und Wahlakten** und lassen sich als **Optimierungs- oder Kosten-Nutzen-Abwägungsprozesse** auffassen.

Die in Kapiteln 3 und 4 beschriebene **Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg'** beschränkt sich aber auf den **Handlungsspielraum, der von Individuen und Haushaltsmitgliedern in Anspruch genommen werden kann**. Das Optimierungspotential, das sich im Zuge eines sich ändernden Sachsystems ergibt (räumliche Verteilung von Wohnungen und Arbeitsstätten), ist nicht Gegenstand der empirischen Untersuchung. Sowohl die Wanderungs- als auch die Verkehrstätigkeit der Haushalte und Individuen wird demnach ausschliesslich im Hinblick auf die **heute gegebenen Siedlungsstrukturen** untersucht.

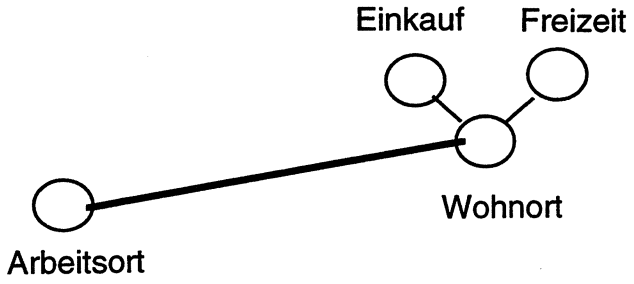
Individuelle Mobilitätsentscheide betreffen u.a. die Wahl des Arbeitsplatzes und Arbeitsortes, die Wohnortwahl sowie die Wohnverhältnisse und Verfügbarkeit verschiedener Verkehrsmittel. Solche **Basisentscheide** werden von den Haushaltungen **nur in grösseren zeitlichen Abständen revidiert**, und zwar häufig dann, wenn ein Übergang von einer Lebensphase in eine andere bevorsteht oder soeben vollzogen wurde (zB. Haushalt- und/oder Familiengründung, Geburt von Kindern, 'Sprünge' in der beruflichen Laufbahn, unfreiwilliger Verlust der bestehenden Wohnung oder Arbeitsstelle etc.). Die Basisentscheidungen bilden dann auch die **Rahmenbedingungen für das alltägliche Verkehrsverhalten** mit seinen Kennziffern (Weghäufigkeit, Wegdauer, Wegzwecke, Verkehrsmittelwahl). Ein bedeutender Teil der empirischen Untersuchung widmet sich deshalb den Beweggründen, welche die Entscheidungssubjekte zu den entsprechenden mobilitätsrelevanten Entscheidungen veranlassen.

Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass im Hinblick auf die gesamte Verkehrsleistung neben der **Berufspendelmobilität** auch andere Ortsveränderungen eine Rolle spielen. Ein Beispiel sind hier **Ortsveränderungen zu Freizeit- und Einkaufszwecken**. Deshalb ist zumindest in der Theorie immer eine **Gesamtbetrachtung der Verkehrsleistung der Haushalte notwendig**. Wie die folgende Darstellung 2-2 zeigt, kann sich nämlich die oben angedeutete hypothetische Verkürzung des Arbeitsweges bezüglich der Verkehrsmobilität insgesamt auch kontraproduktiv auswirken, wenn die von den Umsteigern zuhause gelassenen und damit verfügbaren Fahrzeuge im Gegenzug nun die anderen Haushaltsmitglieder zum Gebrauch und zur Ausweitung ihrer Akionsräume verleiten.

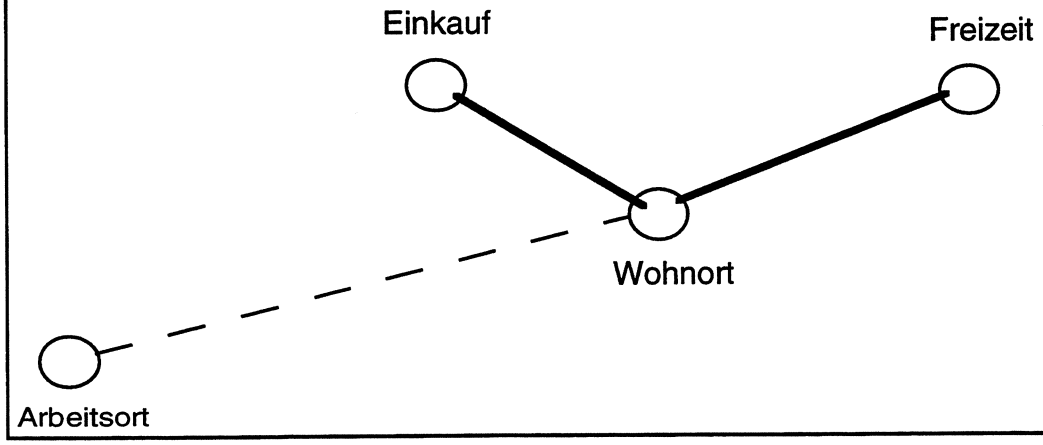
Darstellung 2-2: Illustration zur Notwendigkeit der ganzheitlichen Betrachtungsweise

Es kommt auf die Fahr- und Verkehrsleistungen der Haushalte an!

Zustand 1: Der Arbeitsweg wird mit dem Auto zurückgelegt



Zustand 2: Der Arbeitsort wird räumlich verlagert und mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt. Das Auto bleibt zuhause und wird von andern Haushaltsmitgliedern benützt



2.2 Bestandteile und Funktionen eines 'Mobilitätssystems'

In der Schweiz wurden in jüngster Zeit den Themen Verkehrs- und Wanderungsmobilität zahlreiche Untersuchungen und Veröffentlichungen gewidmet (vgl. u.a. M. BASSAND et al. (1985), R. FREY (1981), G. GOTTARDI et al. (1990), P. GÜLLER et al. (1987), F. HAAG et al. (1976)). Es gab oder gibt aber auch grössere Forschungsprogramme wie das NFP5 'Regionalprobleme', NFP25 'Stadt und Verkehr' sowie SAN (Siedlung, Angebot, Nachfrage) und 'Mobilität' der ETH Zürich. Die meisten schweizerischen Arbeiten sind aber schwerpunktmässig einer bestimmten Mobilitätsform gewidmet; sie befassen sich zB. entweder mit der Verkehrs- oder mit der Wanderungsmobilität. Es gibt nur **sehr wenige Arbeiten und Untersuchungen, die sich dem Thema der Zusammenhänge zwischen mehreren Mobilitätsformen widmen.**

Eine der wenigen - aber umso interessanteren und für die vorliegende Untersuchung sehr ergiebigen - Ausnahmen ist die Arbeit von DIETRICH aus dem Jahre 1989. Der Autor geht dem **Zusammenhang zwischen Ortsveränderungen und sozio-ökonomischem Status** nach, den die Individuen in einer gegenwärtigen Situation innehaben oder in Zukunft geniessen möchten. Dabei unterscheidet er zwischen der **Verkehrs- bzw. Berufspendlermobilität** auf der einen und der **'Positionsmobilität'** auf der anderen Seite. Zur 'Positionsmobilität' zählt DIETRICH kleinräumige Wohnstandortwechsel, Wanderungen und Arbeitsortwechsel über mittlere und grössere Distanzen, aber auch Berufsänderungen und innerbetriebliche Arbeitsplatzwechsel:

"Prinzipiell können **zwei Typen von Mobilitätsereignissen** unterschieden werden. Erstens die Ereignisse der verkehrswirksamen **Pendelmobilität** (zB. Berufspendlermobilität, Schülermobilität, Einkaufsmobilität, Freizeitmobilität etc.), d.h. die wiederkehrende Raumüberwindung auf Transportanlagen und mit bestimmten Transportmitteln, die nötig ist, um die zyklischen, d.h. im Alltag wiederkehrenden Tätigkeitsfolgen zu realisieren. ... Davon zu unterscheiden sind die Ereignisse der **Positionsmobilität**. ... Sie zeichnen sich dadurch aus, dass sie aus der Sicht der Individuen und im Gegensatz zur Pendelmobilität keinen repetitiven bzw. wiederkehrenden Charakter aufweisen. Sie markieren i.d.R. besondere Lebensabschnitte, einzigartige Etappen und Grundelemente des Lebenslaufs durch eine Veränderung der Zugehörigkeitsgruppe(n)."

Verschiedene Mobilitätsformen bilden nach DIETRICH ein **Mobilitätssystem**, welches einerseits einen wichtigen **Beitrag zur gesellschaftlichen Anpassung** an die sich ändernden Erfordernisse und Rahmenbedingungen leistet, anderseits aber auch als ein **unabhängiges** und andere Grössen und Zusammenhänge prägendes **Faktum** verstanden werden kann:

"Die sozialen Formen sind sowohl auf **Dauerhaftigkeit** als auch auf **Wandel** angelegt. Diese Ambivalenz kann durch die Analyse des Mobilitätsgeschehens besonders gut dargestellt werden. Nehmen wir beispielsweise die ... Erwerbstellen. Die Art und Weise, wie eine lokale oder regionale Erwerbsstellenstruktur über die individuellen Wechselereignisse hinaus überdauert, ist aus drei meist isoliert untersuchten Formen der Positionsmobilität ersichtlich, nämlich aus der betrieblichen (zwischen- und innerbetrieblichen) Erwerbsstellenmobilität, aus der sozio-professionellen Mobilität und aus den Wanderungen. Dazu gesellt sich als eine vierte Mobilitätsform die im Tagesrhythmus eingebettete Berufspendelmobilität, die ihrerseits wieder durch die kleinräumigen Wohnstandortwechsel beeinflusst wird. Diese fünf Mobilitätsformen zusammen können als ein **Mobilitätssystem** aufgefasst und behandelt werden, denn die Wechselereignisse jeder Mobilitätsform sind mit Wechselereignissen anderer gekoppelt".

Durch Mobilität wird sowohl die Dauerhaftigkeit gesellschaftlicher Strukturen als auch deren gesellschaftlicher Wandel gewährleistet. Aufgrund ihrer Mobilität ist eine Gesellschaft zugleich **wandlungs- und handlungsfähig**. Dieser Tatsache kann nur beschränkt Rechnung getragen werden, solange Mobilität in allen ihren Erscheinungsformen ausschliesslich als eine Anpassungsleistung an vorgeordnete Systemfunktionen begriffen wird. Mobilität muss ebenfalls als eine gesellschaftliche Grundvoraussetzung aufgefasst werden, welche überhaupt erst eine bestimmte funktionale Systemgliederung ermöglicht, die dann eine konkrete Gestalt - beispielsweise in Form von Siedlungsstruktur bzw. der räumlichen Verteilung der Nutzungsarten - annimmt.

Die Hauptaufgabe bzw. Hauptfunktion des Mobilitätssystems liegt nach DIETRICH in der gesellschaftlichen **Aktualisierung der sozialen Strukturen** und in der **Anpassung an neue Erfordernisse**. Jede Gesellschaft bewerkstelligt die Dauerhaftigkeit und den Wandel ihrer sozialen Strukturen mit Hilfe eines spezifisch ausgeformten Mobilitätssystems. Das Mobilitätssystem ist ein ausgezeichneter Indikator für die Entwicklungsdynamik eines Raumes; vorausgesetzt, dass die Mobilität dabei in ihren wichtigsten Formen erfasst wird. Ob nun Verkehrs- oder Wanderungsmobilität grössere Beiträge zur Aktualisierung und Anpassung regionaler Strukturen leisten, ist stark vom Ausbau der Verkehrssysteme, vom Entwicklungsstand bzw. von der Zentralität einer Region sowie von den individuellen Bereitschaften zu den verschiedenen Mobilitätsformen etc. abhängig.

2.3 Zu den Gesetzmässigkeiten der Mobilitätsentwicklung und Ursachen der überproportionalen Zunahme der Pendlermobilität

Die verfügbaren empirischen Daten zeigen in den meisten westeuropäischen Ländern ein ähnliches Bild der **gegenläufigen Entwicklung der regionalen und nationalen Wanderungsmobilität im Vergleich zu den übrigen Komponenten des Mobilitätssystems.** Sehr starken Zunahmen der inner- und zwischenbetrieblichen Mobilität, der sozio-professionellen Berufsmobilität und der Berufspendelmobilität auf verschiedenen Ebenen der Analyse stand in den letzten Jahren eine Stagnation der Wanderungsbereitschaft und ein Rückgang der faktischen Wanderungsintensität innerhalb der meisten westeuropäischen Länder und Regionen gegenüber.

Tabelle 2-3: Elemente des Mobilitätssystems und eine qualitative Einschätzung ihrer Entwicklung in den letzten Jahren

Mobilität über ... / Mobilitätsformen	lange Distanzen (international u. national)	mittlere Distanzen (regional)	kurze Distanzen (lokal)
Berufspendelmobilität	+ (inkl. Grenzgänger)	++	++
Freizeit- u. Konsummobilität	++	++	++
inner- und zwischenbetriebliche Mobilität	+	+	+
Wanderungsmobilität	+	STOP	STOP
Arbeitsplatz- bzw. Erwerbsstellenmobilität	++	+	+

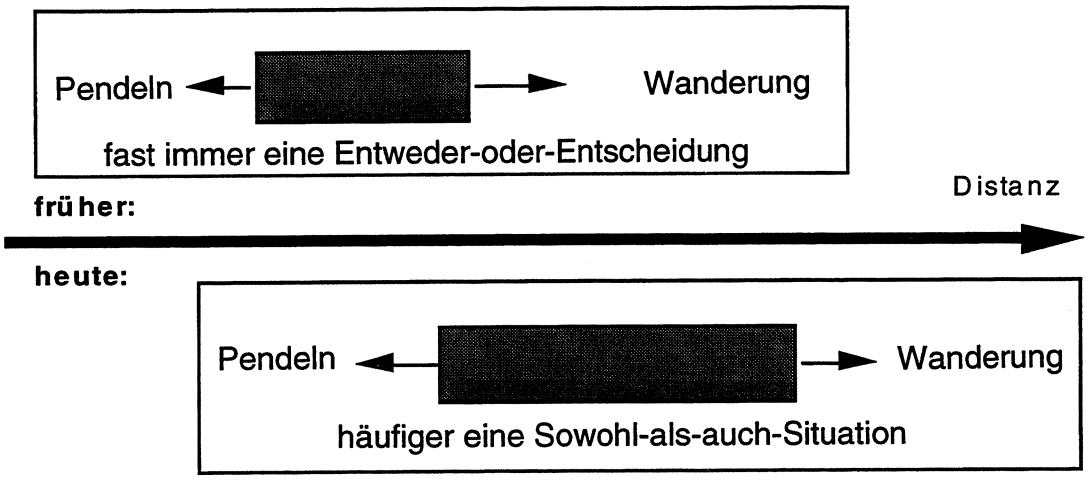
Legende:
++ sehr starke Zunahme
+ starke Zunahme
STOP Stagnation, Abnahme

Es ist nicht möglich, an dieser Stelle eine systematische Analyse der Einflussfaktoren einzelner Mobilitätsformen und eine abschliessende Erklärung der atypisch-gegenläufigen Entwicklung der Wanderungsmobilität zu liefern. Wir wollen uns in der Folge damit begnügen, wichtigste Ursachen der starken Zunahme der Berufspendelmobilität zu benennen und im nächsten Abschnitt dann auf die im Zentrum dieser Untersuchung liegenden Zusammenhänge zwischen der Berufspendel- und Wanderungsmobilität einzutreten. Für die sehr starke und im Vergleich mit der Wanderungsmobilität **überproportionale Zunahme der Berufspendelmobilität** möchten wir im wesentlichen **fünf folgende Ursachenkomplexe** verantwortlich machen:

Ursachenkomplex 1: Motorisierung und Ausbau der Verkehrsangebote

Die Pendeldistanzen zwischen den Wohn- und Arbeitsorten sind in den letzten Jahrzehnten infolge der **zunehmenden Motorisierung und Ausbauten im Individual- sowie Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr** beträchtlich gewachsen. Die Wanderungsbereitschaft nimmt auch deswegen ab, weil die im täglichen Pendelverkehr überbrückbaren Distanzen grösser werden. Die tägliche Berufspendelmobilität tritt immer häufiger in Zusammenhängen auf, die früher einen Wohnort- oder Arbeitsortwechsel zur Folge hätten (vgl. die folgende Darstellung 2-4).

Darstellung 2-4: Entscheidung zwischen Handlungsalternativen 'Pendeln' und 'Wanderung'



Kommentar: Die 'Grauzone' der individuellen Entscheidungen zwischen Pendeln und Wanderung war früher kleiner und weiter links im Bereich kleinerer Raumdistanzen angesiedelt. Zudem musste man sich in der Regel auf Pendeln oder Wanderung festlegen, während heute Sowohl-als-auch-Entscheide bzw. -situationen (Zweitwohnsitze, Wochenaufenthalte etc.) häufiger geworden sind.

Ursachenkomplex 2: Wirtschaftlicher Strukturwandel

In früheren Epochen mit höherem Gewicht landwirtschaftlicher und industrieller Aktivitäten war es zugleich notwendig und möglich, dass Arbeitskräfte in unmittelbarer Nähe der Arbeitsplätze wohnten. Arbeitszeitverkürzungen und wirtschaftlicher Strukturwandel verursachen ein höheres Pendelverkehrsaufkommen aufgrund des zunehmenden räumlichen **Auseinanderklaffens der Standortanforderungen der Betriebe** und der **Wohnortpräferenzen sowie der Zahlungsmöglichkeiten der** in ihnen beschäftigten **Arbeitskräfte**.

Ursachenkomplex 3: Gleichberechtigung und weibliche Erwerbstätigkeit

Früher stand die Raumfixierung und Aktivitätsstandorte des Mannes bzw. Familienoberhauptes und -ernährers im Vordergrund. Heute spielen auch die räumlichen Fixierungen und Aktivitätsstandorte der Frauen und übriger Familien- bzw. Haushaltsmitglieder eine wichtige Rolle. Angesichts dieser **mehrfachen räumlichen Fixierungen** bleiben Arbeitsort- und Schulort-Änderungen eines Haushaltsmitglieds immer häufiger ohne Auswirkungen auf den Wohnort des Haushalts. Insbesondere die **Doppelerwerbstätigkeit** erschwert die Wanderungs- und verursacht erhöhte Berufspendelmobilität.

Ursachenkomplex 4: Zeitliche Verkürzung der Perspektiven im individuellen Lebenslauf

Egal um welche lebensbiographische 'arrangements' in den Bereichen Partnerschaft, Wohnen und Beruf es sich handelte - früher wurden entsprechende Übereinkommen nicht selten auf Leben und mehrheitlich mit einer klaren Langfristperspektive abgeschlossen. Weil man heute entlang der meisten zentralen lebensbiographischen Achsen Änderungen mit räumlichen Konsequenzen antizipiert oder zumindest nicht ausschliesst, favorisiert man zumindest in jüngeren Jahren das **Provisorium der Berufspendelmobilität** und wartet (häufig lange oder in einigen Fällen auch lebenslang), bis sich die obenerwähnten zentralen Lebensperspektiven stabilisieren. Es ist nicht nur so, dass sich eine Wanderung mit ihren hohen einmaligen Umzugs- und Wiedereinrichtungskosten angesichts kürzerwerdender Lebensperspektiven immer häufiger nicht 'lohnt'; das tägliche Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort liegt auch sonst im **Trend zur 'unverbindlichen' Gesellschaft** und zur Notwendigkeit der individuellen Teilnahme an vielen verschiedenen 'Welten' und Kontexten. Zu den psychologischen Erklärungsfaktoren der überproportionalen Zunahme des Pendlerverkehrs gehört auch die bei vielen Menschen vermutlich wachsende **Verunsicherung und Angst vor unvorhersehbaren Situationen und Schwierigkeiten am neuen Wohnort**.

Ursachenkomplex 5: 'Marktknappheiten' bzw. Wohnungs- und Arbeitsplatzmangel

Die Prozesse 'Wohnungswechsel' und 'Stellenwechsel' haben sich nicht zuletzt aufgrund der **Wohnungs- und Mietzinsnot** sowie **Arbeitslosigkeit** bzw. Stellenmangel weitgehend verselbständigt. In der Realität passiert es immer seltener, dass zusammen mit dem Stellen- auch ein Wohnortswechsel möglich ist u.v.v.

2.4 Zusammenhänge zwischen Wanderungs- und Berufspendelmobilität

In Übereinstimmung mit den Ausführungen von DIETRICH soll auch im vorliegenden Forschungsprojekt davon ausgegangen werden, dass zwischen der Berufspendel- und Wanderungsmobilität **substitutiv-kompensatorische** und/oder **additiv-komplementäre Beziehungen** bestehen können.

Im ersten Fall (**Mobilitätssubstitution bzw. -kompensation**) macht man **das eine statt des anderen**, was sich in der Abschwächung der substituierten und Verstärkung der substituierenden Mobilitätsform auswirkt. In den Abschnitten 2.4.1 bis 2.4.3 werden drei Beispiele substitutiv-kompensatorischer Beziehungen zwischen der Berufspendel- und Wanderungsmobilität erörtert. Später wird ausführlich auch das Thema der Substitution der Verkehrs- durch Wanderungsmobilität diskutiert, welches im Zentrum der vorliegenden Untersuchung steht. Im zweiten Fall (**Mobilitätskomplementarität**) macht man **sowohl das eine als auch das andere**, und zwar bewirkt die Änderung einer Mobilitätsform eine gleichgerichtete Änderung der anderen. Ein Beispiel der komplementären Beziehung zwischen Berufspendel- und Wanderungsmobilität wird im Abschnitt 2.4.4 angeführt.

2.4.1 Gute Pendelvoraussetzungen und/oder eine hohe Pendelbereitschaft ermöglichen den Wanderungsverzicht

Diese Form der **'Substitution der Wanderungs- durch Berufspendelmobilität'** kommt häufig vor und zwar vor allem im Anschluss an lebenszyklische Veränderungen wie Schulabschluss, Aufnahme der beruflichen Tätigkeit, Haushaltsgründung und/oder -zusammenlegung etc. Man ändert in einer solchen Situation einen der beiden arbeitswegrelevanten Standorte (Wohn- bzw. den Arbeitsort) und behält den anderen. Begünstigt wird ein solches Verhalten wie angetönt (vgl. Abschnitt 2.3) durch gut ausgebaute Strassen und ein attraktives OeV-Angebot, weil damit die tägliche Überbrückung grösserer Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort möglich wird. **Bestehende Marktknappheiten** wie Wohnungsnot und fehlende Arbeitsplätze begünstigen diese Substitutionsform ebenfalls, weil man dann nur selten zugleich eine gute Stelle und passende Wohnung in der Nähe dieser Stelle finden kann. Auch andere **Bindungen am alten Wohn- bzw. Arbeitsort** (wie zB. Ehe oder Partnerschaft von Doppelverdienern, Einfamilienhausbesitz) können zur Folge haben, dass man über längere Distanzen pendelt und nicht beide arbeitswegrelevanten Standorte wechselt.

2.4.2 Gute Pendelvoraussetzungen und/oder eine hohe Pendelbereitschaft erlauben den Wanderungsaufschub

Der oben beschriebene **wanderungshemmende bzw. -substituierende Effekt der Berufspendelmobilität** ist **häufig nur vorübergehender Natur**. Vielfach wird nach einer bestimmten

Zeitspanne des täglichen Pendelns über längere Distanzen doch noch der Wohn- oder Arbeitsplatz gewechselt. Die **tägliche Berufspendelmobilität** kann in diesen Fällen als eine **Vorstufe der Wanderungsmobilität** aufgefasst werden. Die begünstigenden Umstände eines solchen **'Wanderungsaufschubs'** sind zB. die Aussicht auf die bevorstehende Gründung eines eigenen Haushaltes, das Warten auf eine dauerhaftere berufliche, ausbildungsmässige und/oder partnerschaftliche Perspektive, die Suche nach einer attraktiven Wohnung u.v.a.m.

Zusammenfassend gilt für die Beispiele 2.4.1 und 2.4.2, dass Berufspendelmobilität einen dauerhaften Wanderungsverzicht oder einen vorübergehenden Wanderungsaufschub in denjenigen Fällen ermöglicht, in welchen nur der Arbeitsort oder der Wohnort - nicht aber beide arbeitswegrelevanten Standorte - gewechselt werden. Aus oben angetönten Gründen sind es vor allem **jüngere Personen**, die in der Regel auf Dauer oder vorübergehend Wanderungs- durch Berufspendelmobilität substitutieren. Aufgrund besserer verkehrlicher Voraussetzungen darf zudem ebenfalls im Sinne einer zu verifizierenden Arbeitshypothese erwartet werden, dass **'Wanderungsverzicht' und 'Wanderungsaufschub' häufiger in zentralen Regionen und Agglomerationen des Mittellandes** als im Berggebiet vorkommen, wo schlechtere Voraussetzungen zur regelmässigen Überwindung grösserer Distanzen im Berufspendelverkehr herrschen.

2.4.3 Objektive Wanderungshindernisse und/oder tiefe Wanderungsbereitschaft machen eine hohe Berufspendelmobilität erforderlich

Dieser Zusammenhang ist mit den oben unter 2.4.1 und 2.4.2 kommentierten Beziehungen verwandt. Faktisch geht es in allen drei Fällen um das gleichzeitige Auftreten einer hohen Berufspendel- und einer tiefen Wanderungsmobilität - und somit um wichtige Substitutionsbeziehungen. Der Unterschied liegt in der Kausalität und im zwingenden bzw. freiwilligen Charakter der Relationen: In den beiden ersten Fällen **ermöglicht** eine hohe Berufspendelmobilität den Wanderungsverzicht bzw. -aufschub, im dritten **erzwingt** die fehlende Wanderungsmöglichkeit bzw. eine mangelnde Wanderungsbereitschaft die hohe Berufspendelmobilität.

2.4.4 Wanderungsbedingter Mehr- bzw. Zusatzverkehr

Die nach dem Dafürhalten der Verfasser wichtigste additiv-komplementäre Beziehung zwischen der Verkehrs- und Wanderungsmobilität besteht im **Mehr- bzw. Zusatzverkehr infolge einer Wanderung**. Dieser Zusatzverkehr hat in der Regel ein vorübergehendes oder dauerhaftes **Aufrechterhalten von Bindungen zum bzw. am alten Wohn- oder Arbeitsort** zur Ursache. Wie intensiv die Kontakte sind und wie lange sie aufrechterhalten werden, hängt von einer Reihe Einflussfaktoren wie vorherige Migrationserfahrungen, Wichtigkeit und Güte dieser Bindungen, Verweilperspektive am neuen Wohn- bzw. Arbeitsort, Distanz zwischen dem alten und neuen Ort u.v.a.m. ab.

2.5 Bewertung der festgestellten Mobilitätsgesetzmässigkeiten

Die Ausführungen in den obigen Abschnitten 2.3 und 2.4 erlauben noch nicht die Schlussfolgerung, dass das berufliche Pendelverkehrsaufkommen zu hoch ist und dass die Berufspendelmobilität deswegen nach Möglichkeit durch Wanderungsmobilität zu substituieren wäre. Zur Begründung eines solchen Postulats braucht es normative Überlegungen darüber, welche **Nutzen** beide Mobilitätsformen stiften und welche **Kosten** sie verursachen. Zusätzlich gilt es zu berücksichtigen, auf welcher Ebene welche Kosten anfallen und wem wie grosse Nutzen beider Mobilitätsformen zugute kommen. Bei einer differenzierten Betrachtung der Betroffenheiten und Nutzniessung beider Mobilitätsformen muss schliesslich zwischen der **gesamtgesellschaftlichen und individuellen Optik** unterschieden werden.

2.5.1 Gesamtgesellschaftliche und individuelle Nutzen der Wanderungs- und Berufspendelmobilität

Obzwar die Nutzen beider Mobilitätsformen als ähnlich gross bzw. unerlässlich eingestuft werden können, so bestehen doch graduelle Unterschiede bei der Frage, welche Nutzen in welchem Umfang welchen Nutzniessern zugute kommen. Wanderungsmobilität leistet in diesem Sinne in erster Linie einen Beitrag zur **gesamtgesellschaftlichen Flexibilität** in der räumlichen Anordnung verschiedener Aktivitätsstandorte und Nutzungsarten, welche unserer Meinung nach primär als ein **gesamtgesellschaftliches oder volkswirtschaftliches Anliegen** definiert werden kann. Pendeln erhöht bzw. gewährleistet hingegen vor allem die **individuelle Flexibilität** als Möglichkeit zur gleichzeitigen Nutzniessung bzw. Teilnahme an positiven Merkmalen verschiedender räumlicher Kontexte. Pendler geniessen zB. einen hohen Berufs-, Freizeit- und Wohnwert zugleich, was beim Wohnen in der Nähe der attraktiven Arbeitsplätze immer seltener möglich wird. Dabei versteht es sich von selbst, dass die Chancen zur gleichzeitigen Nutzniessung positiver Merkmale verschiedener räumlicher Kontexte in der Gesellschaft ungleich verteilt sind und in erster Linie mit der Schichtzugehörigkeit der Berufspendler korrelieren.

Damit lautet die Bilanz auf der Nutzenseite, dass Wanderungs- und Berufspendelmobilität zwar in ähnlichem Ausmass nützlich bzw. sogar unerlässlich sind, dass jedoch ihre **Nutzen unterschiedlicher Natur** sind und vor allem **anderen Nutzniessern** zugute kommen. Wanderungsmobilität gewährleistet **Freiräume zur gesamtgesellschaftlichen Optimierung** in bezug auf die räumliche Anordnung der Aktivitätsstandorte, Berufspendelmobilität weitet vor allem **Freiräume zur individuellen Optimierung** im Sinne des 'Rosinenpickens' aus verschiedenen Kuchen aus. Die Gesellschaft als Ganzes würde somit stärker von der Intensivierung der Wanderungsmobilität profitieren; für die Individuen stellt jedoch das Pendeln nutzenseitig und dort wo möglich in den meisten Fällen die attraktivere Handlungsalternative dar.

2.5.2 Gesamtgesellschaftliche und individuelle Kosten der Wanderungs- und Berufspendelmobilität

Auf die individuelle und gesellschaftliche Kostenseite des Vergleichs zwischen Berufspendel- und Wanderungsmobilität soll in der folgenden Tabelle eingetreten werden:

Tabelle 2-5: Individuelle und gesellschaftliche Kosten der Wanderungs- und Berufspendelmobilität

Vergleich aus der individuellen Optik		
	Wanderungsmobilität	**Berufspendelmobilität**
finanzielle Kosten	kostet auf Dauer weniger als Berufspendelmobilität, bringt aber einmalige und hohe Umzugs- und Einrichtungskosten mit sich	ist auf Dauer sehr teuer, wird aber nur in kleinen Beträgen abbezahlt
soziale Kosten	erschwert Kontakte zu Freunden und Bekannten am alten Wohnort	ist sehr zeitaufwendig, reduziert die individuelle Leistungsfähigkeit und das Zeitbudget für andere Aktivitäten
Vergleich aus der gesellschaftlichen Optik		
	Wanderungsmobilität	**Berufspendelmobilität**
volkswirts. Kosten	sind wesentlich tiefer als bei der Berufspendelmobilität, falls die Wanderungsmobilität ohne zusätzliche Infrastrukturinvestionen möglich ist	sind sehr hoch wegen Reisezeit, Unfällen, reduzierter Leistungsfähigkeit etc.
ökologische Kosten	sind wesentlich tiefer als die ökologischen Kosten der Berufspendelmobilität, falls die Wanderungsmobilität ohne zusätzliche Bautätigkeit möglich ist	sind sehr hoch wegen Luft- und Lärmbelastungen
soziale Kosten	kann Entwurzelung und soziale Desintegrationstendenzen verstärken	sind wesentlich tiefer als die sozialen Kosten der Wanderungsmobilität

Der Tendenz nach geht die **kostenseitige Bilanz** des Vergleichs zwischen der Wanderungs- und Berufspendelmobilität dahin, dass **aus der individuellen Optik keine allgemeingültigen Vorteile der Wanderungs- oder Berufspendelmobilität** ausgemacht werden können. Es kommt auf die persönliche Situation und Art des Haushaltes an.

Aus der **Sicht der gesellschaftlichen Kosten** zeichnen sich vor allem im Falle des Ausbleibens zusätzlicher Bautätigkeit und Infrastrukturinvestitionen grosse **volkswirtschaftliche und ökologische Vorteile der Wanderungsmobilität** ab, denen jedoch ebenfalls **gewichtige soziale Kosten** gegenüberstehen (können). Die **Wanderungsmobilität ist in bezug auf ihre Kosten wirtschafts- und umweltverträglicher** als die Berufspendlermobilität, sie ist **jedoch** im Pauschalurteil **auch** als **weniger sozialverträglich** einzustufen.

2.6 Eine Zwischenbilanz

Die obigen Ausführungen in den Abschnitten 2.3, 2.4 und 2.5 können dahingehend zusammengefasst werden, dass die Berufspendelmobilität in den vergangenen Jahren stärker als die nationale und regionale Wanderungsmobilität zugenommen hat. Von den denkbaren Substitutions- und Komplementäritätsbeziehungen zwischen Berufspendel- und Wanderungsmobilität spielten in der jüngsten Vergangenheit **vor allem die verkehrserzeugenden bzw. -intensivierenden Substitutions- und Komplementaritätsmechanismen**.

Die **verkehrsreduzierenden Momente bzw. Potentiale** - also zB. die Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität und/oder die komplementäre gleichzeitige Reduktion der Wanderungs- und Verkehrsmobilität im Sinne der Verwurzelung und Realisierung der meisten Bedürfnisse am oder in der Nähe des Wohnortes - werden gegenwärtig **nur in Ausnahmefällen ausgeschöpft**. Diese Vermutung folgt jedenfalls aus der Beobachtung von Mobilitätszeitreihen und wird später im Kapitel 4 auch durch die Ergebnisse der schriftlichen Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität und Arbeitsweg' nochmals bestätigt.

Bei der **Beurteilung der Wünschbarkeit von Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität** zeigt sich ein vielschichtiges Bild beider Mobilitätsformen mit vielen unterschiedlichen Kosten und Nutzen sowie mit gewichtigen Unterschieden bei der Bilanzierung auf der individuellen und gesamtgesellschaftlichen Ebene. Aus **gesamtgesellschaftlicher Sicht überwiegen die Vorteile der Wanderungsmobilität**; einer nichtselektiven Umzugsförderung stehen jedoch die möglichen **Kosten in Form einer weiteren Zunahme der sozialen Entwurzelungs- und Desintegrationsprobleme** im Wege.

3 DIE SCHRIFTLICHE HAUSHALTSBEFRAGUNG 'WOHNEN, MOBILITÄT, ARBEITSWEG' ALS EMPIRISCHES 'KERNSTÜCK' DER VORLIEGENDEN UNTERSUCHUNG

3.1 Ziele und Trägerschaft

Die Ausführungen in Kapitel 2 stellen den Gedanken der Substitution von Berufspendel- durch Wanderungsmobilität in einen breiteren theoretischen Bezugsrahmen, in dessen Kern die Vorstellung eines umfassenden Mobilitätssystems liegt. Wie angetönt vermag die vorliegende Untersuchung nur einen kleinen Auschnitt aus der komplexen Wirklichkeit dieses Mobilitätssystems und der in ihm herrschenden Gesetzmässigkeiten abzudecken. Gerade weil die Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität als Massnahme nur selektiv in bestimmten Situationen für bestimmte Haushaltstypen erwogen werden kann, setzt ihre Realisierung in erster Linie **Kenntnisse über die Gesetzmässigkeiten, Bedürfnisse und Präferenzen der Haushalte hinsichtlich der Wohnort- und Arbeitsortwahl** voraus.

In der Anfangsphase der vorliegenden Untersuchung wurden deshalb **bestehende Untersuchungen und Datenquellen** im Hinblick darauf **überprüft**, inwieweit sie bereits solche Daten und Erkenntnisse beinhalten. Nach Abklärung der Datenlage und nach Absprache mit der Begleitkommission fiel der Entscheid zur **Durchführung der schriftlichen Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg'**. Diese Primärerhebung war erforderlich, weil keine der heute verfügbaren Sekundärquellen (zB. Volkszählungen 1980 und 1990, Mikrozensus 1989 'Verkehr', IREC-Erhebung aus dem Jahre 1986) empirische Daten beinhaltet, die zur Beantwortung der hier interessierenden Fragen ausgereicht hätten.

Weil die aus dem Budget der Kommission für Forschung im Strassenwesen bewilligten Finanzmittel zur Durchführung einer grösseren Primärerhebung nicht ausgereicht hätten, wurden zusätzlich acht Deutschschweizer Kantone[1] hinsichtlich ihres Interesses zur Teilnahme an der Haushaltsbefragung und ihrer Bereitschaft zur finanziellen Unterstützung dieser Befragung angefragt. Erfreulicherweise haben **vier Kantone** - nämlich **Bern** als Initiant und 'Pilotkanton' sowie die Kantone **St. Gallen, Thurgau und Zürich** auf diese Anfrage positiv reagiert und die Befragung finanziell und organisatorisch unterstützt.

1 Diese Einschränkung war aus arbeitsökonomischen Gründen erforderlich, weil das Forschungsteam nicht über die finanziellen und personellen Mittel zur Übersetzung der Fragebogen und zur räumlichen Ausweitung der Befragung in die welsche und italienische Schweiz verfügte.

3.2 Durchführung, Rücklaufquoten und Fragebogenkonstruktion

Nach umfangreichen Vorabklärungen und Verhandlungen mit den Gemeindebehörden der vier Kantone wurde die schriftliche Haushaltsbefragung schliesslich in **37 Gemeinden** (vgl. Tabelle 3-1) durchgeführt. Diese Gemeinden wurden als Vertreter von 8 verschiedenen Gemeindetypen aus der IREC-BfS-Typologie ausgewählt. Innerhalb dieser 37 Gemeinden wurden dann nach Zufallsprinzip und Gemeindegrösse zwischen 100 bis 200 Haushaltsvorstände im Alter zwischen 18 und 60 Jahren angeschrieben und um die Ausfüllung eines Haushalts- und eines Personenbogens gebeten[1]. In Mehrpersonenhaushalten wurde unter bestimmten Voraussetzungen (vgl. dazu die Ausführungen auf der letzten Seite des Haushaltsfragebogens im Anhang) auch noch ein zweiter Personenbogen von einem weiteren Haushaltsmitglied ausgefüllt. Sowohl der Hauhsalts- als auch der Personenbogen sind in voller Länge im Anhang abgedruckt. In diesem Abschnitt orientiert die Tabelle 3-2 über die Fragen und über den Aufbau beider Fragebogen.

Die Erhebung wurde nach der **Total Design Method (TDM) von Dillman**[2] durchgeführt. Mit diesem Verfahren liessen sich bei verschiedenen Forschungsprojekten in der Vergangenheit die besten Rücklaufquoten erreichen.

Betrachtet man die Forschungsfragen (vgl. unten) genauer, so wird deutlich, dass zu deren Beantwortung neben den reinen Haushaltsdaten auch Daten auf der individuellen Personenebene erforderlich sind. Das Erhebungsinstrument wurde aus diesem Grunde zweigeteilt. Mit dem **Haushaltsbogen** wurden die Merkmale erfasst, die den Haushalt als Einheit kennzeichnen. Zu ihnen zählen etwa die Haushaltgrösse, die Anzahl der Kinder oder die im Haushalt vorhandenen Verkehrsmittel.

Im **Personenbogen** finden sich dann alle Merkmale, die das Mobilitätsverhalten und die Wahlakte der individuellen Haushaltmitglieder beschreiben. Dazu gehören beispielsweise alle Zufriedenheits-, Bewertungs- und Wichtigkeitsfragen und das individuelle Verkehrsverhalten in den verschiedenen Lebensbereichen.

---

1 Nicht angeschrieben wurden auch ausländische Haushaltsvorstände ohne Niederlassungsbewilligung C, die weniger als 10 Jahre in der Schweiz leben. Ausschlaggebend für diesen Entscheid war die Befürchtung sprachlicher Probleme beim Ausfüllen des Fragebogens sowie der Umstand einer spezifischen, unklaren und zur Fragestellung des Forschungsprojektes schlecht passenden Aufenthaltsperspektive in der Schweiz.

2 Konkret bedeutet dies, dass Haushalte, die noch nicht geantwortet haben, einige Tage nach dem vorgesehenen Rücksendetermin nochmals alle Unterlagen zugestellt bekommen haben.

Tabelle 3-1: Schriftliche Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg'

	angeschriebene Haushalte	erreichte Haushalte	Rücklauf absolut	Rücklauf in % (gerundet)
Kanton Bern				
1. Bern	200	199	80	40%
2. Burgdorf	200	197	88	45%
3. Zollikofen	150	150	80	53%
4. Ittigen	200	198	92	47%
5. Heimberg	150	149	82	55%
6. Kirchlindach	100	100	56	56%
7. Bellmund	100	99	38	38%
8. Langnau	150	145	58	40%
9. Trachselwald	100	98	34	35%
10. Madiswil	100	100	37	37%
11. Hasliberg	100	99	45	46%
12. Adelboden	100	100	41	41%
Total Kt. Bern	1650	1634	731	45%
Kanton St. Gallen				
1. St. Gallen	200	197	84	43%
2. Wattwil	150	148	58	39%
3. Goldach	150	148	61	41%
4. Oberuzwil	150	150	65	43%
5. Zuzwil	100	100	47	47%
6. Mörschwil	100	100	49	49%
7. Rheineck	100	100	29	29%
8. Muolen	100	100	48	48%
9. Bad Ragaz	100	100	41	41%
Tot. Kt. St. Gallen	1150	1143	482	42%
alle 4 Kantone	**5350**	**5283**	**2253**	**43%**

	angeschriebene Haushalte	erreichte Haushalte	Rücklauf absolut	Rücklauf in % (gerundet)
Kanton Thurgau				
1. Frauenfeld	200	199	85	43%
2. Kreuzlingen	200	199	72	36%
3. Felben-Welhausen	100	99	39	39%
4. Salmsach	100	99	51	51%
5. Aadorf	150	146	60	41%
6. Tägerwilen	100	100	45	45%
7. Langrickenbach	100	99	32	32%
8. Zihlschlacht	100	97	43	44%
Total Kt. Thurgau	1050	1038	427	41%
Kanton Zürich				
1. Zürich	200	196	88	45%
2. Winterthur	200	194	83	43%
3. Wetzikon	200	199	94	47%
4. Küsnacht	200	193	83	43%
5. Schlieren	200	194	81	42%
6. Dübendorf	200	194	75	39%
7. Bonstetten	150	149	60	40%
8. Neftenbach	150	149	49	33%
Total Kt Zürich	1500	1468	613	42%

Tabelle 3-2: Aufbau des Haushalts- und Personenbogens für die schriftl. Haushaltsbefragung

-> **Haushaltsbogen**, adressiert an den Haushaltsvorstand (HHV)	
H1	Anzahl der Haushaltsmitglieder
H2	Zusammensetzung des Haushalts
H3	Miete-Eigentum, Anzahl Zimmer
H4	Mietzins pro Monat
H5	Einrichtungen und Angebote in der Nähe der heutigen Wohnung
H6	schulpflichtige Kinder
H7	Schulwege und Verkehrsmittel der Kinder
H8	Verkehrmittelbesitz und Fahrleistungen 1991
-> **Personenbogen**, an den HHV und an ein weiteres Haushaltsmitglied	
P1	pauschale Zufriedenheitsaussage in bezug auf Wohnung (Haus)
P2	Zufriedenheitskriterien in bezug auf Wohnung (Haus)
P3	kriterienspezifische Bewertung in bezug auf Wohnung (Haus)
P4	pauschale Zufriedenheitsaussage in bezug auf Wohnort (Wohngemeinde)
P5	Zufriedenheitskriterien in bezug auf Wohnort (Wohngemeinde)
P6	kriterienspezifische Bewertung in bezug auf Wohnort (Wohngemeinde)
P7	Berufs- bzw. Erwerbstätigkeit
P8	pauschale Zufriedenheitsaussage in bezug auf Arbeitsstelle
P9	Zufriedenheitskriterien in bezug auf Arbeitsstelle
P10	kriterienspezifische Bewertung in bezug auf Arbeitsstelle
P11	heutiger Arbeitsort
P12	heutiger Arbeitsweg
P13	heutige Verkehrsbilanz
P14	Umzug ja/nein
P15	wo früher gewohnt
P16	Hauptgründe für den Umzug
P17	Einrichtungen und Angebote in der Nähe der alten Wohnung
P18	Arbeitsweg vor dem Umzug
P19	Verkehrsbilanz vor dem Umzug
P20	Arbeitsortwechsel ja/nein
P21	wo früher gearbeitet
P22	Arbeitsweg vor dem Arbeitsortwechsel
P23	Verkehrsbilanz vor dem Arbeitsortwechsel
P24	Umzugsbereitschaft
P25	Gründe für den Umzug
P26	Gründe gegen den Umzug
P27	soziodemographische Merkmale der befragten Haushaltsmitglieder

3.3 Zusammenhänge und Fragen im Zentrum der schriftlichen Haushaltsbefragung

Im Vordergrund der schriftlichen Haushaltsbefragung stand in Übereinstimmung mit den Untersuchungszielen die Frage, ob sich durch Förderung der Wanderungsmobilität der privaten Haushalte Pendeldistanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort verkürzen liessen und für welche Haushaltstypen ein derart begründeter Umzug in Frage käme. Als indirekte Hinweise zur Beantwortung dieser Frage wurden ferner die Einflussfaktoren der Wohnort- und Arbeitsortwahl, die Wohnzufriedenheit und ihre Bestimmungsgrössen, die Identifikation mit der Wohngemeinde und Verwurzelung am Wohnort, das Verkehrsverhalten vor und nach dem Umzug bzw. Arbeitsortswechsel und das Gewicht des Arbeitswegs als Kriterium der Wohnort- und Arbeitsort-Wahl angesprochen. Interessen- und Auswertungsschwerpunkte sind ferner die Zusammenhänge zwischen der Stellung im Lebenszyklus, sozialen Schicht, Abfolgen und Art der Mobilitätsentscheide, ihren Auswirkungen auf die Fahrleistungen im motorisierten Individualverkehr.

Jeder Versuch der Substitution von Berufspendel- durch Wanderungsmobilität bedingt in erster Linie eine genaue Kenntnis der Verkehrsleistungen der Haushalte. Aus diesem Grund ist daher zunächst konkret zu klären, welche Verkehrsleistungen die befragten Haushalte an ihren jeweiligen Wohnstandorten erbringen. Dabei ist von besonderem Interesse, ob sich die wohnort- und arbeitsortmobilen Haushalte von den immobilen in bezug auf ihre Verkehrsleistungen unterscheiden und wie.

Das konkrete Verkehrsverhalten der Haushalte und die Entscheidungen zur Wanderung sind ferner als mobilitätsbezogene Basisentscheidungen bzw. Wahlakte der Haushalte zu betrachten. Sowohl das alltägliche Verkehrsverhalten, das als Resultat kurzfristiger Entscheidungs- und Optimierungsprozesse angesehen werden kann, als auch der Entscheid zum Wohn- und/-oder Arbeitsortwechsel, die eher den Charakter einer längerfristigen Basisentscheidung haben, sind durch diese Wahlakte der Haushalte determiniert. Will man die komplexen Zusammenhänge von Wanderungs- und Verkehrsmobilität adäquat erfassen und erklären, ist es notwendig, das reale Verkehrsverhalten mit den individuellen Basisentscheiden der Haushalte in Beziehung zu setzen. In der schriftlichen Befragung wird deshalb untersucht, welche Kriterien bei der Wahl des Wohnortes, der Wohnung und des Arbeitsplatzes beim individuellen Haushaltsentscheid eine Rolle spielen und wie wichtig dabei die Arbeitsweg-Länge und seine Bewältigbarkeit mit Hilfe verschiedener Verkehrsmittel ist.

Beispiele konkreter Fragen, auf die die Befragung eine Antwort liefern soll, lauten etwa:

- Welche Bestimmungsgrössen determinieren die Wanderungs-, Arbeitsplatz- und Verkehrsmobilität und lässt sich bei den erhobenen Haushalten bzw. deren Mitgliedern eine Verhaltensänderung im Verkehrsverhalten festellen, wenn sie einen Umzug bzw. einen Arbeitsortwechsel vorgenommen haben? Kommt es im Zusammenhang mit den Arbeitsortswechseln eher zur Verlängerung der Arbeitswege, während sich Wohnortwechsel in diesem Zusammenhang mehrheitlich eher arbeitswegverkürzend auswirken?

- Sind Arbeitsort-Wechsel zeitlich in der Regel ein Vorläufer der Wohnungswechsel und wie lange sind die durchschnittlichen 'Nachholzeiten' in Abhängigkeit der Pendeldistanzen und anderer hierfür massgebender Einflussfaktoren?

- Trifft es zu, dass in den jungen Jahren in zeitlicher Abfolge die Berufspendelwege meistens länger, im Alter dann eher kürzer werden; und trifft dies im gleichen Masse zu in unterschiedlichen räumlichen Kontexten mit unterschiedlichen verkehrlichen Voraussetzungen zum täglichen Berufspendeln?

- Trifft es zu, dass die Substitution der Wanderung durch das Pendeln und der Wanderungsaufschub eher in den zentralen Gebieten mit besseren verkehrlichen Voraussetzungen zum täglichen Pendeln vorkommt, während in den peripheren Räumen und Regionen häufiger sowohl der Arbeits- als auch der Wohnort gewechselt werden?

Im Vergleich zu bisherigen empirischen Untersuchungen verspricht die Haushaltsbefragung in erster Linie **folgende neue Daten und Erkenntnisse**:

- Die doppelte Beantwortung der Fragen im Personenbogen durch zwei verschiedene Haushaltsmitglieder (u.a. Beurteilung der Attraktivität der Wohnung und des Wohnortes, Umzugsbereitschaft) eröffnet interessante Vergleichsmöglichkeiten.

- Die Befragung liefert detaillierte Angaben zu den Auswirkungen der Umzüge und Arbeitsort-Wechsel auf die Länge des Arbeitswegs, auf die Verkehrsmittelwahl und auf das allgemeine Verkehrsverhalten.

- Die Befragung erlaubt den Vergleich des Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens der wohnortmobilen, arbeitsortmobilen, sowohl-als-auch-mobilen und nichtmobilen Haushalte.

Die bisherigen Auswertungsarbeiten und ihre Ergebnisse (vgl. das folgende Kapitel 4) erlauben nicht das Eintreten auf alle auf dieser Seite aufgeführten Fragen und Gesichtspunkte. Aus der Befragung resultierte jedoch ein umfassender Datensatz, welcher die Behandlung dieser Fragen und Gesichtspunkte möglich macht.

4 BEFRAGUNGSERGEBNISSE

Im diesem Kapitel werden die **Hauptergebnisse** der Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' dargestellt. Wir zählen zu diesen Hauptergebnissen Daten, welche in Anlehnung an die im Kapitel 3 formulierten Untersuchungsfragen für die Zusammenhänge zwischen der Berufspendel- und Wanderungsmobilität von Bedeutung sind. **Weitere Ergebnisse der Haushaltsbefragung**, welche für die Beantwortung dieser Untersuchungsfragen eine weniger wichtige Rolle spielen, werden **in einem separaten Materialieband**[1] präsentiert und kommentiert.

Zu Beginn des Kapitels werden die wichtigsten Merkmale der erfassten Personen und Haushalte beschrieben. In den darauffolgenden Abschnitten wird dann der Wohnort- und Arbeitsortmobilität, den Fahrleistungen, der Wohnortzufriedenheit, der Umzugsbereitschaft sowie den Gründen für den Verbleib und Auszug aus der Wohngemeinde nachgegangen[2].

4.1 Die Unterteilung der erfassten Personen und Haushalte in vier verschiedene Mobilitätsgruppen

Nach der Datenbereinigung liegen von **2253 Haushalten** verwertbare Daten vor. Da in zahlreichen Mehrpersonenhaushalten neben dem Haushaltsvorstand (Fragebogen A) jeweils noch eine weitere erwachsene Person (Fragebogen B) befragt wurde, wurden in der Befragung insgesamt **3752 Personen** erfasst.

Vor der Ausführung weiterer Auswertungsschritte wurden die erfassten Haushalte und Personen in **vier verschiedene Mobilitätsgruppen** eingeteilt (vgl. dazu die folgende Tabelle 4-1). Der Einteilung in diese vier Mobilitätsgruppen liegt das Wanderungsverhalten der befragten Personen und Haushalte in der Zeitspanne zwischen 1.1.1990 und dem Erhebungszeitpunkt im Sommer 1992 zugrunde. Die Personen und Haushalte werden danach eingeteilt, ob sie in dieser Zeitspanne mindestens einen Umzug, Arbeitsortwechsel oder beides absolviert haben. Weil im Zusammenhang mit diesen Standortwechseln auch die Arbeitswege und Fahrleistungen zu erfassen waren, wurde der Erhebung diese relativ kurze Periode von ca. 30 Monaten zugrunde gelegt. Für weiter zurückliegende Umzüge und Arbeitsortwechsel wäre es schwierig, nach der Länge des Arbeitswegs und nach den individuellen Fahrleistungen zu fragen.

1 Der Materialienband kann mit Hilfe eines sich im Anhang befindenden Coupons bestellt werden.

2 Bei einigen folgenden Tabellen beträgt die Summe aller Prozentualanteile nicht 100%, weil in allen Tabellen gerundete Prozentualanteile aufgeführt werden.

Tabelle 4-1: Einteilung der befragten Personen und Haushalte in vier verschiedene Mobilitätsgruppen (alle Prozentwerte gerundet)

Mobilitätsgruppen	Wohnort-wechsel	Arbeitsort-wechsel	Anzahl erfasster Personen	Haushalte
1. Nichtwechsler, standortträge Personen und Haushalte = Personen und Haushalte ohne Wohnort- und ohne Arbeitsortwechsel im Zeitraum 1990-92	-	-	2053 (55%)	1288 (57%)
2. Arbeitsortwechsler, arbeitsortmobile Personen und Haushalte = Personen und Haushalte ohne Wohnort- aber mit (mindestens einem) Arbeitsortwechsel im Zeitraum 1990-92	-	+	475 (13%)	301 (13%)
3. Wohnortwechsler, wohnortmobile Personen und Haushalte = Personen und Haushalte ohne Arbeitsort- aber mit (mindestens einem) Wohnortwechsel im Zeitraum 1990-92	+	-	387 (10%)	252 (11%)
4. Doppelwechsler, wohnort- und arbeitsortmobile Pers. und HH = Personen und Haushalte mit (mind. einem) Wohnort- und mit (mind. einem) Arbeitsortwechsel im Zeitraum 1990-92	+	+	407 (11%)	276 (12%)
ohne entsprechende Angaben im Fragebogen, k.a., ('missing data')			430 (11%)	136 (6%)
Antworten insgesamt			3752 (100%)	2253 (100%)

Werden die erfassten Personen und Haushalte nach Kantonen aufgeschlüsselt, so zeigt sich, dass in den Kantonen Zürich und Thurgau ein höherer Anteil der mobilen Personen und Haushalte zu finden ist als im Kanton Bern und vor allem als im Kanton St. Gallen mit dem höchsten Anteil der standortträgen Personen und Haushalte:

Tabelle 4-2: Wohnort- und Arbeitsortmobilität nach Kantonen (alle Prozentwerte gerundet)

	Kt. Bern		Kt. St. Gallen		Kt. Thurgau		Kt. Zürich	
Mobilitätsgruppe	Pers.	HH	Pers.	HH	Pers.	HH	Pers.	HH
Nichtwechsler	54%	58%	58%	63%	55%	54%	53%	54%
Arbeitsortwechsler	11%	11%	10%	11%	13%	15%	16%	17%
Wohnortwechsler	10%	10%	7%	9%	14%	14%	11%	12%
Doppelwechsler	12%	14%	8%	9%	12%	16%	11%	11%
ohne Angabe	13%	7%	18%	9%	6%	2%	9%	5%
Insgesamt	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die **Wohnortmobilität im Zeitraum 1990-92 bei den erfassten Personen und Haushalten etwas seltener als die Arbeitsortmobilität** war. Die Häufigkeit der 'Doppelwechsel' lag zwischen den Häufigkeiten Wohnort- und Arbeitsortwechsel in grösserer Nähe zur Häufigkeit der Wohnortwechsel.

Werden bei diesen ca. 400 'Doppelwechslern' zusätzlich auch die Reihenfolge und Zeitabstände beider arbeitswegrelevanten Ereignisse berücksichtigt, so zeigt sich, dass bei ca. **1/5 aller Doppelwechsel gleichzeitig der Wohn- und Arbeitsort gewechselt** wurden. In **je 2/5 aller Doppelwechsel wurde zuerst der Wohn- bzw. der Arbeitsort gewechselt**, wobei sowohl die Umzüge als auch die Arbeitsortwechsel ohne Häufung über den gesamten erfassten Zeitraum von ca. 21/2 Jahren gestreut waren.

4.2 Die erfassten Personen und ihre Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität

Im Hinblick auf die Untersuchung des Zusammenhangs der Wohnort-, Arbeitsort- und Verkehrsmobilität gelten vor allem das Alter und die Erwerbstätigkeit als wichtige Determinanten, in deren Abhängigkeit das Wanderungs- bzw. Verkehrsverhalten stark variiert. Betrachtet man das Alter der antwortenden Personen, so zeigt sich das folgende Bild:

Tabelle 4-3: Altersverteilung der Befragten nach Kantonen (alle Prozentwerte gerundet)

	Kantone (Personen in %)				
Altersklassen	**Bern**	**St. Gallen**	**Thurgau**	**Zürich**	**Insgesamt**
18 bis 24 Jahre	7,8	7,2	9,8	5,3	6,8
25 bis 34 Jahre	28,2	23,4	29,2	32,0	28,3
35 bis 44 Jahre	28,2	25,7	27,6	24,1	26,4
45 bis 54 Jahre	26,1	25,6	22,6	24,6	25,6
55 bis 64 Jahre	8,2	15,0	8,0	12,6	10,8
65+ Jahre	0,4	0,2	0,3	0,0	0,2
k.A.	1,1	2,9	2,4	1,4	1,8
	n=1236 (100%)	n=830 (100%)	n=699 (100%)	n=987 (100%)	n=3752 (100%)

Die Alterstruktur ist über alle Kantone hinweg in den mittleren Altersklassen zwischen 25 und 54 Jahren in etwa gleich. Lediglich in der Altersklasse der 25- bis 34jährigen liegt Zürich mit 32% um 4 Prozentpunkte über dem Durchschnitt der übrigen Kantone. Bei den jüngeren Personen weist dafür der Kanton Zürich im Vergleich zu den anderen Kantonen den geringsten Anteilswert auf. Der Zusammenhang zwischen Alter und Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität präsentiert sich wie folgt:

Tabelle 4-4: Die Wohnort- und Arbeitsortmobilität in Abhängigkeit des Alters (alle Prozentwerte gerundet)

	Mobilitätsgruppen (Personen in %)			
Altersklasse	Doppelwechsler	Arbeitsortmobile	Wohnortmobile	Standortträge
19 bis 24	23,1	12,2	9,3	2,2
25 bis 34	51,6	32,2	48,1	18,9
35 bis 44	16,5	26,5	22,0	29,2
45 bis 54	6,4	21,5	12,7	34,1
55+	1,0	6,3	7,3	14,6
k.A.	1,5	1,3	0,8	0,1
	n=407 (100%)	n=475 (100%)	n=387 (100%)	n=2053 (100%)

Über 51% aller Doppelwechsler sind zwischen 25 und 34 Jahre alt. Ähnlich hoch (48%) ist der Anteil dieser Altersklasse bei den wohnortmobilen Personen, die einen Umzug ohne Arbeitsortwechsel vorgenommen haben. Insgesamt haben drei Viertel der bis 34jährigen im Zeitraum 1990 bis 1992 sowohl einen Wohnort- als auch einen Arbeitsortwechsel vorgenommen.

Die jüngeren Personen erweisen sich somit erheblich mobiler als die anderen Altersklassen. Ebenso deutlich ist die überproportionale Vertretung der höheren Altersklassen am Total aller standortträgen Personen. Dies weist darauf hin, dass die **Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität mit zunehmendem Alter nachlässt**.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Erwerbstätigkeit aller Personen in der Gesamtstichprobe:

Tabelle 4-5: Erwerbstätigkeit nach Kantonen (alle Prozentwerte gerundet)

	Kantone (Personen in %)				
Erwerbstätigkeit	**Bern**	**St. Gallen**	**Thurgau**	**Zürich**	**Insgesamt**
keine Angaben	3,2	5,2	3,6	2,7	3,6
> 40 Stunden	53,4	51,3	56,1	53,3	53,4
30-40 Stunden	7,9	8,6	8,9	11,6	9,2
20-29 Stunden	6,4	6,6	5,3	6,2	6,2
< 20 Stunden	9,1	8,4	5,2	8,0	7,9
Ausbildung/Lehre	1,8	2,3	3,3	2,1	2,3
Hausfrau/-mann	16,9	15,9	17,2	14,3	16,0
Rentner(-in)	0,5	0,8	0,1	0,8	0,6
arbeitslos	0,7	0,8	0,4	1,0	0,8
	n=1236 (100%)	n=830 (100%)	n=699 (100%)	n=987 (100%)	n=3752 (100%)

Es zeigt sich, dass ca. 63% der Befragten 30 bis 40 oder mehr Wochenstunden und 14% weniger als 20-29 Wochenstunden arbeiten. Das bedeutet, dass 80% aller Befragten einschliesslich der Auszubildenden täglich oder zumindest mehrmals in der Woche zu beruflichen Zwecken pendeln. Die zweitgrösste Gruppe stellen die Hausfrauen bzw. Hausmänner mit einem Anteil von 16% dar.

Die untenstehende Tabelle zeigt die Zusammenhänge zwischen der Erwerbstätigkeit und der Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität von Personen:

Tabelle 4-6: Die Wohnort- und Arbeitsortmobilität in Abhängigkeit der Erwerbstätigkeit (alle Prozentwerte gerundet)

	Mobilitätsgruppen (Personen in %)			
Erwerbstätigkeit	Doppelwechsler	Arbeitsortmobile	Wohnortmobile	Standortträge
> 40 Std	63,4	51,8	63,0	58,3
30-40 Std	14,0	12,2	10,3	9,0
20 -29 Std	7,6	10,5	6,2	5,8
< 20 Std	5,9	15,8	3,1	9,0
Ausbildung, Lehre	3,2	4,6	2,8	0,9
Hausfrau/-mann	3,4	2,9	11,4	13,4
Rentner(in)	-	-	1,0	0,4
arbeitslos	-	-	0,5	0,4
k.A.	2,5	2,1	1,6	2,7
	n=407 (100%)	n=475 (100%)	n=387 (100%)	n=2053 (100%)

Die Arbeitsortwechsler weisen vergleichsweise hohe Anteile in den Kategorien der Teilzeit-Beschäftigten auf, wobei hier insbesondere der Anteil mit Arbeitszeit von weniger als 20 Wochenstunden (15%) erstaunlich hoch ist. Dass sich unter den Doppelwechslern und Arbeitsortmobilen im Gegensatz zu den beiden anderen Mobilitätsgruppen keine Arbeitslose befinden, mag angesichts der kleinen Zahl erfasster Arbeitsloser ein Zufall sein.

4.3 Die erfassten Haushalte und ihre Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität

4.3.1 Haushaltsgrösse und Erwerbstätigkeit

Die Grösse der erfassten Haushalte variiert vom Einpersonenhaushalt bis zu Haushalten, in denen fünf und mehr Personen leben.

Tabelle 4-7: Haushaltsgrösse nach Kantonen (alle Prozentwerte gerundet)

	Kantone (Haushalte in %)				
Haushaltsgrösse	**Bern**	**St. Gallen**	**Thurgau**	**Zürich**	**Insgesamt**
1 Person	12,9	15,7	17,5	23,9	17,4
2 Personen	27,7	27,5	24,1	30,7	27,8
3 Personen	20,0	14,7	18,7	18,5	18,2
4 Personen	25,5	21,7	23,4	18,0	22,2
5+ Personen	13,3	19,6	14,9	7,5	13,4
k.a., missing	0,7	0,8	1,4	1,5	1,1
	n=730 (100%)	n=484 (100%)	n=423 (100%)	n=616 (100%)	N=2253 (100%)

Betrachtet man die Gesamtstichprobe, so lässt sich feststellen, dass die Ein- und Zweipersonenhaushalte mit zusammen 45,2% am häufigsten sind. In ca. 36% der Haushalte leben vier und mehr Personen. Vergleicht man die Kantone untereinander, so wird die Tendenz zu kleineren Haushalten im Kanton Zürich deutlich. Untersucht man den Zusammenhang zwischen der Haushaltsgrösse und Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität, so zeigen sich folgende Gesetzmässigkeiten:

Tabelle 4-8: Zusammenhang zwischen Haushaltsgrösse und Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität (alle Prozentwerte gerundet)

	Mobilitätsgruppen (Haushalte und Personen in%)							
	Doppelwechsler		Arbeitsortmobile		Wohnortmobile		Standortträge	
HH-Grösse	% HH	% Pers.	% HH	% Pers.	% HH	% Pers.	% HH	% Pers.
1 Person	29,0	19,7	20,9	13,3	23,4	15,5	13,0	8,3
2 Personen	41,7	49,1	26,9	29,1	37,7	43,7	23,2	24,5
3 Personen	12,7	14,0	21,6	22,7	14,7	14,2	19,0	20,0
4 Personen	9,4	9,8	16,9	22,7	15,5	18,3	27,7	28,2
5 + Personen	6,5	6,9	13,3	11,8	8,3	7,8	15,8	17,9
k.A.	0,7	0,5	0,3	0,4	0,4	0,5	1,3	1,2
	n=276 (100%)	n=407 (100%)	n=301 (100%)	n=475 (100%)	n=252 (100%)	n=387 (100%)	n=1288 (100%)	n=2053 (100%)

Von den Haushalten, die entweder einen Umzug, einen Arbeitsortwechsel oder sogar beides durchgeführt haben, liegt der Anteil der Zweipersonenhaushalte mit zwischen 26,9% und 41,7% am höchsten. Unter den standortträgen Haushalten weisen dagegen die Vierpersonenhaushalte mit fast 28% den grössten Anteil auf. Betrachtet man die Einpersonenhaushalte, so liegt hier der Anteil der standortträgen Haushalte mit 13% am niedrigsten und derjenige der Doppelwechsler am höchsten (29%).

Insgesamt weist die Verteilung der Zahlenwerte in der obigen Tabelle darauf hin, dass die **kleinen Haushalte eher den Wohn- und/oder Arbeitsort wechseln als die grösseren.** Besonders hoch (>70%) ist der Anteil der Ein- und Zweipersonenhaushalte am Total aller 'Doppelwechsler'.

Für den Zusammenhang zwischen Berufspendel- und Wanderungsmobilität ist aber nicht nur die Haushaltsgrösse, sondern auch das Vorhandensein von Kindern von besonderer Bedeutung. In zahlreichen empirischen Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass das Mobilitätsverhalten der Haushalte in Abhängigkeit dieser Merkmale deutlich variiert. Aus diesem Grunde wurde eine Typisierung vorgenommen, die alle diese Merkmale gemeinsam berücksichtigt. Die folgenden zwei Tabellen zeigen die in der Folge verwendete Einteilung von Haushalten in **zehn verschiedene Haushaltstypen** und die Verteilung dieser Haushaltstypen nach Kantonen:

Tabelle 4-9: Einteilung in zehn verschiedene Haushaltstypen unter Berücksichtigung der Haushaltsgrösse, Erwerbstätigkeit und dem Vorhandensein von Kindern

	Haushaltsgrösse und Vorhandensein von Kindern		
Erwerbstätigkeit	Einpersonen-haushalte	Zweipersonen-haushalte	Drei- und Mehrpersonenhaushalte
erwerbstätig	(ohne Kind) (1)	ohne Kind (3)	ohne Kinder (7)
		mit Kind (4)	mit Kind(ern) (8)
nicht erwerbstätig	(ohne Kind) (2)	ohne Kind (5)	ohne Kinder (9)
		mit Kind (6)	mit Kind(ern) (10)

Tabelle 4-10: Verteilung der Haushaltstypen nach Kantonen (alle Prozentwerte gerundet)

Haushaltstypus		Kantone (Haushalte in %)				
		Bern	St. Gallen	Thurgau	Zürich	Insg.
1 erwachsene Person, erwerbstätig	1	10,7	12,6	15,6	19,7	14,5
1 erwachsene Person, nicht erwerbstätig	2	1,8	2,3	1,4	3,9	2,4
2 erwachsene Personen, eine o. beide erwerbstätig	3	19,9	18,0	18,2	24,6	20,4
1 erwachsene Person, erwerbstätig, mit 1 Kind	4	1,5	2,1	1,9	1,8	1,8
2 erwachsene Personen, beide nicht erwerbstätig	5	1,1	2,1	0,2	0,7	1,0
1 erwachsene Person, nicht erwerbstätig, mit 1 Kind	6	0,3	0,2	0,0	0,0	0,1
3+ Personen, ohne Kinder, mindestens 1 erwerbstätig	7	5,9	2,3	6,4	5,5	5,1
3+ Personen, mit Kind(ern), mindestens 1 erwerbstätig	8	48,6	50,0	50,4	37,7	46,3
3+ Personen, ohne Kinder, nicht erwerbstätig	9	0,1	0,8	0,5	0,2	0,4
3+ Personen, mit Kind(ern), nicht erwerbstätig	10	4,5	3,5	0,5	1,6	2,8
k.A.		5,6	6,2	5,0	4,4	5,3
		n=730 (100%)	n=484 (100%)	n=423 (100%)	n=616 (100%)	N=2253 (100%)

In 88% aller Haushalte der Gesamtstichprobe ist jeweils mindestens eine erwachsene Person berufstätig[1]. Den grössten Anteil an allen Haushalten (37-50%) hat überall der Haushaltstypus mit drei und mehr Personen, von denen mindestens eine erwerbstätig ist. Den zweitgrössten Anteil haben die Zweipersonenhaushalte ohne Kinder (zwischen 18 und 25%). Im Vergleich der Kantone untereinander fällt die starke Streuung der Singlehaushalte auf, deren Anteil im Kanton Bern bei 10,7% und im Kanton Zürich bei fast 20% aller Haushalte liegt.

Untersucht man die Wohnort- ud Arbeitsortmobilität der zehn verschiedenen Haushaltstypen, so ergibt sich das folgende Bild:

1 Dieser hohe Anteil berufstätiger Personen ist eine Begleiterscheinung der angewendeten Auswahlmethode, da nur Personen im Alter von 18 bis 60 Jahren befragt worden sind.

Tabelle 4-11: Die Wohnort- und Arbeitsortmobilität der Haushalte in Abhängigkeit des Haushaltstypus (alle Prozentwerte gerundet)

	Mobilitätsgruppen (Haushalte und Personen in %)							
	Doppelwechsler		Arbeitsortmobile		Wohnortmobile		Standortträge	
Haushaltstypen	% HH	% Pers.	% HH	% Pers.	% HH	% Pers.	% HH	% Pers.
1 erwachsene Person, erwerbstätig	25,7	17,4	18,0	11,4	21,4	14,2	10,9	7,0
1 erwachsene Person, nicht erw.	2,5	1,7	3,0	1,9	1,6	1,0	1,7	1,1
1 erwachsene Person, erw., mit 1 Kind	1,4	1,0	2,0	1,5	3,2	2,1	1,2	0,9
1 erw. Person, nicht erw., mit 1 Kind	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1
2 erw. Pers., mind. eine erwerbstätig	30,1	37,8	18,3	21,1	26,2	31,0	18,5	19,4
2 erw. Personen, beide nicht erw.	1,4	1,7	0,3	1,1	1,6	2,6	0,9	1,5
3+ Personen, erwerbstätig	4,3	3,4	7,3	6,1	2,0	2,1	5,0	4,6
3+ Personen, erwerb., mit Kind(ern)	23,6	25,3	41,0	47,3	35,3	34,1	55,7	56,4
3+ Personen, nicht erwerbstätig	0,0	0,0	0,7	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4
3+ Personen, nicht erw., mit Kind(ern)	1,4	2,5	2,3	3,4	1,2	4,4	2,3	5,1
k.A.	9,4	9,1	7,0	5,9	7,1	8,3	3,2	3,3
	n=276 (100%)	n=407 (100%)	n=301 (100%)	n=475 (100%)	n=252 (100%)	n=387 (100%)	n=1288 (100%)	n=2053 (100%)

Die Anteile der Singlehaushalte und der Haushalte mit zwei erwerbstätigen Erwachsenen bei den Doppelwechslern liegen mit 25,7% und 30,1% höher als dort, wo nur einer der beiden arbeitswegrelevanten Standorte geändert wurde - und hier wiederum höher als in der Klasse der standortträgen Haushalte mit 10,9 resp. 18,5%. Etwa 56% der Haushalte mit drei Personen, von denen mindestens eine erwerbstätig ist, haben weder einen Wohnort- noch einen Arbeitsortwechsel vorgenommen.

Insgesamt betrachtet sind die Ein- und Zweipersonenhaushalte am mobilsten. Grosse Haushalte nehmen wesentlich seltener einen der beiden arbeitswegrelevanten Standortwechsel vor. Der Effekt der Haushaltsgrösse wird durch das Merkmal 'Erwerbstätigkeit' noch zusätzlich verstärkt. Auch das Alter spielt als intervenierende Variable eine wesentliche Rolle.

4.3.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Eine weitere zentrale Determinante der Verkehrsmobilität von Haushalten ist die Verfügbarkeit gängiger Verkehrsmittel. Die nachfolgende Tabelle zeigt, wie viele Verkehrsmittel jeder Art in den erfassten Haushalten vorhanden sind.

Tabelle 4-12: Verfügbarkeit der Verkehrsmittel (in % der erfassten Haushalte, N=2253, alle Prozentwerte gerundet)

	Anzahl Fahrzeuge									
Verkehrsmittel	1 FZ	2 FZ	3 FZ	4 FZ	5 FZ	6 FZ	7 FZ	8+FZ	0 FZ, k.A.	
Auto	60,5	19,7	3,6	0,4	0,2	-	-	-	15,7	100%
Motorrad	10,1	2,2	0,2	-	-	-	-	-	87,5	100%
Mofa	12,6	2,6	0,3	-	-	-	-	-	84,6	100%
Velo	17,9	27,2	12,2	13,5	5,5	2,8	0,7	0,5	19,7	100%

In 60% aller erfassten Haushalte war nur ein Auto vorhanden. Bei knapp 24% gab es zwei oder mehr Autos. Motorräder und Mofa gab es im Vergleich dazu relativ wenige. Etwa 12% aller Haushalte besass eines oder mehrere Motorräder, während der Mofa-Anteil mit ca. 15% etwas höher lag. Velos hingegen gab es in mehr als 80% aller Haushalte, wobei in den meisten Fällen sogar zwei und mehr davon zur Verfügung standen. Aufgrund der geringen Anzahl von Haushalten mit Motorrad bzw. Mofa werden diese Fahrzeugtypen nicht weiter in die Analyse einbezogen.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die beiden dominierenden Verkehrsmittel das Auto und das Velo sind. Dabei liegt der Anteil der Haushalte, in denen Autos verfügbar sind, sogar noch etwas höher als bei den Velos. Betrachtet man die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel in den vier Erhebungskantonen, so zeigt sich dort eine beinahe identische Verteilung wie in der Gesamtstichprobe. Aus diesem Grund wird an dieser Stelle auf die Wiedergabe der kantonalen Daten verzichtet.

Bei der Analyse der Zusammenhänge zwischen der Wohnort- bzw. Arbeitsortmobilität der Haushalte und Autoverfügbarkeit ergibt sich das folgende Bild:

Tabelle 4-13: Die Wohnort- und Arbeitsortmobilität der Haushalte in Abhängigkeit der Autoverfügbarkeit (alle Prozentwerte gerundet)

	Mobilitätsgruppen (Haushalte in %)			
Anzahl Autos	Doppelwechsler	Arbeitsortmobile	Wohnortmobile	Standortträge
1 Fahrzeug	63,8	55,5	62,3	61,0
2 Fahrzeuge	13,0	23,3	17,5	21,2
3 Fahrzeuge	1,4	2,3	2,8	4,6
4+ Fahrzeuge	0,4	0,3	0,4	0,5
k.A., ohne Auto	21,4	18,6	17,1	12,4
	n=276 (100%)	n=301 (100%)	n=252 (100%)	n=1288 (100%)

In fast allen Mobilitätsgruppen haben über 60% der Haushalte mindestens einen PKW im Besitz. Bei den Arbeitsortmobilen liegt der Anteil mit ca. 56% etwas darunter. Die Tendenz zu einem Zweitfahrzeug ist hingegen bei den arbeitortmobilen Haushalten mit 23% am stärksten ausgeprägt - an zweiter Stelle folgen die standortträgen Haushalte. Den geringsten Anteil (13%) an Zweitfahrzeugen weist die Gruppe der wohnort- und arbeitsplatzmobilen Haushalte auf. Auch in diesem Zusammenhang spielt das Alter die Rolle einer wichtigen intervenierenden Variable.

4.4 Zusammenhänge zwischen Standortwechseln und Fahrleistungen

Den Zusammenhängen zwischen Wohnort- bzw. Arbeitsmobilität auf der einen und Fahrleistungen auf der anderen Seite kann man anhand verschiedener Fahrleistungsindikatoren nachgehen. Für die Bereiche Wohnort- bzw. Arbeitsmobilität wird auch in diesem Abschnitt die Unterscheidung nach den vier Mobilitätsgruppen verwendet. Der Einfluss auf die Fahrleistungen wird auf drei verschiedene Arten mit Hilfe

a) der Fahrleistungen der verfügbaren Haushaltsfahrzeuge
b) der individuellen Arbeitsweglängen
c) der individuellen Fahrleistungen im Berufspendelverkehr

operationalisiert. In den ersten Unterabschnitten (4.4.1 bis 4.4.3) erfolgt eine undifferenzierte Analyse von Auswirkungen der Standortwechsel. Im Unterabschnitt 4.4.4 werden die Auswirkungen der Wohnort- und Arbeitsortwechsel zusätzlich nach Alter, Haushaltstypus, Umzugsart und Dauer seit dem Standortwechsel differenziert.

4.4.1 Auswirkungen der Standortwechsel auf die Fahrleistungen der Haushaltsfahrzeuge

a) Auto-Fahrleistungen

Etwa ein Drittel aller Haushalte erbringt nach Auskunft des Haushaltsvorstands mit den im Haushalt verfügbaren Autos insgesamt bis zu ca. 11.000 km Jahresfahrleistung (vgl. untenstehende Tabelle 4-14). Dabei liegt der grösste Anteil der Haushalte im Bereich zwischen 9.000 und 10.999 km. Ein weiteres Drittel legt mit dem Auto zwischen 11.000 und 21.000 km pro Jahr zurück, wobei der Bereich zwischen 15.000 und 16.999 km am häufigsten angegeben wurde. Bei nur 9,4% aller Haushalte war im Jahre 1991 eine PKW-Jahresfahrleistung von mehr als 31.000 km zu verzeichnen. Die angegebenen Fahrleistungen streuen weit auseinander; deutlich wurde auch eine Bevorzugung 'runder' Zahlen als Fragebogenantworten. Neben der Gesamtfahrleistung der drei erfassten PKW macht die Tabelle 4-14 sichtbar, dass etwa 21% aller Haushalte einen Zweit-PKW benutzen. Hier liegt die Fahrleistung hauptsächlich im unteren Bereich zwischen 3.000 und 11.000 km pro Jahr. Der Anteil der Haushalte, die einen Drittwagen benutzen, liegt bei knapp 4%, wobei hier das Fahrleistungsspektrum ähnlich ist wie beim Zweitfahrzeug.

Tabelle 4-14: Fahrleistungen der erfassten Autos im Jahr 1991 (alle Prozentwerte gerundet)

Fahrleistungen	Auto (Haushalte in %)							
	1. Fahrzeug		2. Fahrzeug		3. Fahrzeug		Σ1.-3. Fahrzeug	
	%	cum. %	%	cum. %	%	cum. %	%	cum. %
bis 10999 km	34,4	34,4	15,3	15,3	2,7	2,7	27,5	27,5
11000-20999 km	31,3	65,7	4,6	19,9	0,8	3,5	29,3	56,8
21000-30999 km	6,3	72,0	0,8	20,7	0,2	3,7	9,7	66,5
über 31000 km	3,6	75,6	0,3	21,0	0,0	3,7	9,4	75,9
ohne Auto, k.a	24,4	100,0	79,0	100,0	96,3	100,0	24,1	100,0
	N=2253							

b) Motorrad-Fahrleistungen

Die erhobenen Daten werden in der Tabelle 4-15 zusammengefasst. In etwa 10% aller Haushalte ist ein Motorrad vorhanden, mit dem im Jahr 1991 eine Fahrleistung erbracht wurde. In diesen Haushalten liegen die Fahrleistungen mit den zur Verfügung stehenden Motorrädern zu 90% im Bereich bis ca. 13.000 km, wobei der Grossteil (ca. 70%) 7.000 km/Jahr nicht überschreitet. Bei nur etwa 1% aller Haushalte ist ein Zweit-Motorrad vorhanden, wobei dann die Fahrleistung höchstens bis zu 13.000 km beträgt. In lediglich zwei Haushalten war ein drittes Motorrad vorhanden.

Tabelle 4-15: Fahrleistungen der erfassten Motorräder im Jahr 1991 (alle Prozentwerte gerundet)

Fahrleistungen	Motorrad (Haushalte in %)					
	1. Fahrzeug		2. Fahrzeug		Σ1.-2. Fahrzeug	
	%	cum. %	%	cum. %	%	cum. %
bis 10999 km	9,0	9,0	1,3	1,3	8,8	8,8
11000-20999 km	0,5	9,5	0,0	1,3	0,7	9,5
21000-30999 km	0,1	9,6	0,0	1,3	0,1	9,6
über 31000 km	0,1	9,7	0,0	1,3	0,1	9,7
ohne Motorrad, k.a	90,3	100,0	98,7	100,0	90,3	100,0
	N=2253					

c) Mofa-Fahrleistungen

Nur etwa 8% aller Haushalte gaben an, mindestens ein oder mehrere Mofas zu besitzen bzw. mit diesen eine Fahrleistung erbracht zu haben. Von diesen liegen knapp 70% in einem Bereich bis ca. 5.000 km pro Jahr. In lediglich 1,2% aller Haushalte steht ein zweites Mofa zur Verfügung, mit dem bis auf wenige Ausnahmen höchstens bis zu 3.000 km pro Jahr gefahren wird. Der Anteil der Haushalte mit einem dritten Mofa ist vernachlässigbar klein.

d) Auto-Fahrleistungen der Haushalte mit und ohne Wohnortwechsel

Einer der grundlegenden Analyseaspekte dieser Untersuchung ist der Vergleich der Fahrleistungen von Haushalten ohne und mit Wohnortwechsel. In diesem Zusammenhang wird in der Folge geprüft, ob sich die Fahrleistungen der im Haushalt befindlichen Verkehrsmittel für die beiden Gruppen voneinander unterscheiden. Da sich in den Haushalten der Gesamtstichprobe nur eine geringe Anzahl Motorräder und Mofas befindet, werden nur die summierten Fahrleistungen der im Haushalt verfügbaren PKW berücksichtigt. Splittet man diese Fahrleistungen für die Gruppe der Haushalte mit und ohne Wohnortwechsel, so ergibt sich das folgende Bild:

Tabelle 4-16: Vergleich von Autofahrleistungen der Haushalte ohne und mit Wohnortwechsel (alle Prozentwerte gerundet)

Σ Fahrleistungen 1-3 Auto	**a. Wohnortwechsler (in%)**	**b. HH ohne Wohnortwechsel (in%)**	**Δ (a - b) in %**
'Wenigfahrer' mit bis 10999 km	36,6	34,5	2,1
'Wenig- bis Mittelfahrer' (11000-20999 km)	37,5	41,4	- 3,9
'Mittel- bis Vielfahrer' (21000-30999 km)	12,8	13,1	- 0,3
'Vielfahrer' mit 31000 km und mehr	13,1	11,0	2,1
	n=1655 (100%)	n=382 (100%)	

In beiden Gruppen fehlen in einigen Fällen die Angaben zu den PKW-Fahrleistungen. Diese Fälle sind deshalb in der Tabelle 4-16 nicht berücksichtigt. Etwas mehr als ein Drittel der Haushalte beider Gruppen fahren im Jahr weniger als11.000 km mit dem Auto.

Die Haushalte ohne Wohnortwechsel weisen dabei einen um 2 Prozentpunkte höheren Anteil als die Wohnortwechsler auf. Noch höher, nämlich bei 37,5% bzw. 41,4%, liegt der Anteil der Haushalte beider Gruppen, die zwischen 11.000 und 21.000 km Fahrleistung mit dem PKW erbringen. In diesem Bereich kehrt sich allerdings das Verhältnis zwischen Wohnortwechslern und Haushalten ohne Wohnortwechsel um. Hier weisen die ersten einen um fast 4 Prozentpunkte höheren Anteil als die wohnortträgen Haushalte auf.

Deutlich geringer als in den beiden unteren Entfernungsbereichen liegt der Anteil beider Gruppen in den oberen Fahrleistungsbereichen. Im Fahrleistungsbereich zwischen 21000 und 31000 km liegen die Haushalte ohne Wohnortwechsel mit 12,8% knapp unter dem Anteil der wohnortmobilen Haushalte. Im Bereich der Vielfahrer kehrt sich das Verhältnis mit 13,1% bzw. 11,0% nochmals um.

Insgesamt ergibt sich kein klarer und signifikanter Zusammenhang zwischen den Fahrleistungen der verfügbaren Autos im Jahre 1991 und dem Umzugsverhalten der Haushalte.

e) Auto-Fahrleistungen der Haushalte mit und ohne Arbeitsortwechsel

Analog zur Analyse von Fahrleistungsunterschieden der wohnortmobilen und -trägen Haushalte werden in diesem Abschnitt die PKW-Fahrleistungen der Haushalte mit und ohne Arbeitsortwechsel betrachtet. Auch bei den Arbeitsortmobilen bzw. -trägen fehlen in 167 bzw. 329 Fällen die Angaben zu den Fahrleistungen der verfügbaren PKW. Diese Fälle werden in der Tabelle 4-17 nicht berücksichtigt.

Tabelle 4-17: Vergleich von Autofahrleistungen der Haushalte ohne und mit Arbeitsortwechsel (alle Prozentwerte gerundet)

∑ Fahrleistungen 1-3 Auto	**a. Arbeitsortwechsler (in%)**	**b. HH ohne Arbeitsortwechsel (in%)**	**Δ (a - b) in %**
'Wenigfahrer' mit bis 10999 km	35,7	36,8	- 1,1
'Wenig- bis Mittelfahrer' (11000-20999 km)	39,3	37,2	2,1
'Mittel- bis Vielfahrer' (21000-30999 km)	12,1	14,7	- 2,6
'Vielfahrer' mit 31000 km und mehr	12,9	11,3	1,6
	n=1231 (100%)	n=416 (100%)	

Insgesamt ist eine ähnliche Fahrleistungsverteilung festzustellen wie bei den wohnortmobilen bzw. -trägen Haushalten. Die 'Wenigfahrer' machen ca. 36% aller Haushalte ohne und ca. 37% aller Haushalte mit Arbeitsortwechsel aus. Bei den 'Wenig- bis Mittelfahrern' kehrt sich das Verhältnis mit ca. 39 bzw. 38% um. Die 'Mittel- bis Vielfahrer' machen unter den Haushalten ohne Arbeitsortwechsel ungefähr 12 und unter den Haushalten mit Arbeitsortwechsel ungefähr 15% aus. Bei den Vielfahrern, die ca. 13 bzw. 11% aller Haushalte ohne und mit Arbeitsortwechsel ausmachen, ändert nochmals das Vorzeichen der Prozentualdifferenz.

Betrachtet man zusammenfassend die durch den Haushaltsvorstand im Fragebogen A angegebenen Jahresfahrleistungen, so lässt sich **kein eindeutiger und signifikanter Zusammenhang zwischen dem Wechsel der arbeitswegrelevanten Standorte und den Fahrleistungen der im Haushalt verfügbaren Autos** nachweisen. Die Unterschiede zwischen den Teilgruppen sind nicht signifikant und lassen sich als nur zufällig einstufen.

4.4.2 Auswirkungen der Standortwechsel auf die individuellen Arbeitsweglängen

Im obigen Abschnitt wurde der Einfluss der Standortwechsel auf die Fahrleistungen der Haushaltsfahrzeuge untersucht. In der Folge wird im Unterschied dazu auf die geschätzten Arbeitsweglängen eingegangen.

Tabelle 4-18: Arbeitsweglängen der Personen mit und ohne Wohnort- bzw. Arbeitsortwechsel[1] (alle Prozentwerte gerundet)

Schätzung der Arbeitsweglänge	Personen mit Wohnortwechsel		Personen mit Arbeitsortwechsel	
	zum Befragungszeitpunkt	vor letztem Umzug	zum Befragungszeitpunkt	vor letztem Arbeitsortwechsel
bis zu 5 km	51,6	49,0	47,1	45,4
006-010 km	17,6	18,5	19,5	21,6
011-020 km	15,9	16,6	16,1	17,0
über 20 km	14,9	15,9	17,3	16,0
Insgesamt	n=686 (100%)	n=704 (100%)	n=787 (100%)	n=712 (100%)

Vergleicht man zunächst die Angaben zur Arbeitsweglänge der **Personen mit Wohnortwechsel**, so kann festgestellt werden, dass im Entfernungsbereich bis zu 5 km - dem etwa die Hälfte aller erfassten Arbeitsweglängen zugeordnet werden kann - die Anteile zum Befragungszeitpunkt etwas höher waren als vor dem Umzug. In allen drei anderen Entfernungsbereichen sind die Prozentualanteile zum Befragungszeitpunkt etwas grösser als vor dem letzten Umzug. Aus diesem Sachverhalt kann abgeleitet werden, dass die Arbeitswege der Personen mit Wohnortwechsel vor dem Umzug tendenziell etwas länger als zum Zeitpunkt der Befragung waren.

Die Verteilung der Antworten von **Personen mit Arbeitsortwechsel** unterscheidet sich von den oben aufgezählten Gesetzmässigkeiten dadurch, dass sowohl die Klasse der kürzesten als auch der längsten Arbweitswege zum Befragungszeitpunkt stärker besetzt sind. Umgekehrt verhält es sich in den beiden mittleren Arbeitsweglänge-Bereichen. Angesichts dieses kurvilinearen Zusammenhanges lassen sich keine Anhaltspunkte für eine Veränderung der Durchschnittslänge des Arbeitsweges im Zusammenhang mit dem Wechsel des Arbeitsortes finden. Zusammenfassend lässt sich auch diesmal **keine bedeutende Veränderung der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort** feststellen. Allenfalls bei den Personen, die einen Umzug absolviert hatten, ist eine schwache Tendenz zur Verkürzung des Arbeitsweges zu verzeichnen. Bei den Arbeitsortwechslern ist in dieser Hinsicht kein Zusammenhang feststellbar.

1 Die 'Personen mit Wohnortwechsel' werden in dieser Tabelle unabhängig davon definiert, ob sie in der Zeit zwischen dem 1.1.1990 und dem Befragungszeitpunkt einen Arbeitsortwechsel vollzogen haben oder nicht. Ihre absolute Zahl ist deshalb höher als die in anderen Tabellen enthaltene Zahl der Wohnortmobilen, bei welchen ja gemäss der Definition im Abschnitt 4.1. der Arbeitsortwechsel explizit ausgeschlossen wurde. Das gleiche gilt sinngemäss auch für die Gruppe der 'Personen mit Arbeitsortwechsel', die aus dem gleichen Grunde grösser ist als die Gruppe der 'Arbeitsmobilen'.

4.4.3 Auswirkungen der Standortwechsel auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr

Im Hinblick auf eine eventuelle Veränderung des Verkehrsverhaltens nach einem Standortwechsel wurden die Befragten um eine Schätzung ihrer persönlichen MIV-Pendelfahrleistung vor dem Wohnort- bzw. Arbeitsortwechsel gebeten. Aus Gründen der Erinnerungsfähigkeit wurde dabei auf eine quantitative Angabe zugunsten eines qualitativen Vorher-Nachher-Vergleichs verzichtet. Die Verteilung der Antworten ist der folgenden Tabelle 4-19 zu entnehmen:

Tabelle 4-19: Änderungen der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr infolge der Wohnort- bzw. Arbeitsortwechsel[1] (alle Prozentwerte gerundet)

	Wohnortwechsel	**Arbeitsortwechsel**
der Standortwechsel führte zur Zunahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**24,0**	**31,1**
der Standortwechsel führte zu keiner Änderung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	33,6	21,3
der Standortwechsel führte zur Reduktion der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**20,4**	**23,3**
im Fragebogen fehlen Angaben zu den MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	22,0	24,3
	n=873 (100%)	n=888 (100%)

Etwa 34% aller Wohnort- und 21% aller Arbeitsortwechsel blieben nach Angaben der Befragten fahrleistungsmässig ohne wesentliche Auswirkungen auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Was die übrigen Standortwechsel betrifft, so ist der Fall häufiger, dass Befragte über eine Zunahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr berichten. Nach einem Wohnortwechsel berichten 24% der Befragten von einer Zunahme und 20% von einer Abnahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Bei den Arbeitsortwechseln ist der Unterschied in der Häufigkeit von Fahrleistungszu- (31%) und -abnahmen (23%) noch deutlicher ausgeprägt.

1 Auch in dieser Tabelle werden die Wohnortwechsel unabhängig davon definiert, ob in der Zeit zwischen dem 1.1.1990 und dem Befragungszeitpunkt auch ein Arbeitsortwechsel erfolgte oder nicht. Ihre absolute Zahl ist deshalb höher als die in anderen Tabellen enthaltene Zahl der wohnortmobilen Personen, bei welchen ja gemäss der Definition im Abschnitt 4.1. der Arbeitsortwechsel explizit ausgeschlossen wurde. Das gleiche gilt sinngemäss auch für das Total der Arbeitsortwechsel, das aus dem gleichen Grund höher ist als die Zahl der arbeitsmobilen Personen.

4.4.4 Differenzierte Analyse von Auswirkungen der Standortwechsel auf die Fahrleistungen

Bei der bisherigen Analyse der Auswirkungen der Standortwechsel auf die Fahrleistungen in den Abschnitten 4.4.1 bis 4.4.3 überwog der Eindruck schwacher, uneinheitlicher bzw. sogar nichtvorhandener Zusammenhänge. In diesem Abschnitt soll der Frage nachgegangen werden, ob sich diese Feststellung auch dann aufrechterhalten lässt, wenn die Analyse der Auswirkungen der Standortwechsel auf die Fahrleistungen differenziert nach verschiedenen Altersgruppen, Haushaltstypen sowie Umzugsarten und der Dauer seit dem Standortwechsel vorgenommen wird.

a) Auswirkungen der Standortwechsel für verschiedene Altersgruppen

Tabelle 4-20: Auswirkungen der Standortwechsel auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr für verschiedene Altersgruppen (alle Prozentwerte gerundet)

Wohnortwechsel	<26 J.	26-40jährige	> 40 J.
der Standortwechsel führte zur Zunahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**36%**	**23%**	**18%**
der Standortwechsel führte zu keiner Änderung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	33%	38%	42%
der Standortwechsel führte zur Reduktion der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**22%**	**22%**	**8%**
k.A.	9%	17%	32%
insgesamt	n=58 (100%)	n=230 (100%)	n=96 (100%)
Arbeitsortwechsel	**<26 J.**	**26-40jährige**	**> 40 J.**
der Standortwechsel führte zur Zunahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**33%**	**28%**	**36%**
der Standortwechsel führte zu keiner Änderung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	23%	24%	18%
der Standortwechsel führte zur Reduktion der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**15%**	**28%**	**21%**
k.A.	29%	21%	25%
insgesamt	n=66 (100%)	n=224 (100%)	n=178 (100%)

Die Auswirkungen der Standortwechsel auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr unterscheiden sich nicht sehr stark für einzelne Altersgruppen. Vor allem in der jüngsten und auch in der ältesten Altersgruppe führen beide Standortwechsel wesentlich häufiger zur Vergrösserung der Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Im Gegensatz dazu werden beide Standortwechsel in der mittleren Altersgruppe der 26-40jährigen etwa gleich häufig von Fahrleistungszu wie -abnahmen begleitet.

b) Auswirkungen der Standortwechsel für verschiedene Haushaltstypen

Tabelle 4-21: Auswirkungen der Standortwechsel auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr für verschiedene Haushaltstypen (alle Prozentwerte gerundet)

Wohnortwechsel führte zur ..	Zunahme	keiner Änderung	Abnahme	k.a.	N
	der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr				(100%)
1 erwachsene Person, erwerbstätig	**25%**	49%	**16%**	9%	55
1 erwachsene Person, n. erwerbs.	*				4
2 erwachs. Personen, 1+ erwerbs.	**30%**	34%	**18%**	18%	170
1 erwachs. Person, erw., m. 1 Kind	*				8
2 erwachs. Pers., beide n. erwerbs.	*				10
1 erw.. Pers., n. erwerbs, m.1 Kind	*				0
3+ Pers., o. Kinder, 1+ erwerbs.	*				8
3+ Pers., mit Kind(ern), 1+ erwerbs.	**17%**	38%	**23%**	22%	132
3+ Personen, o. Kinder, n.erwerbs.	*				1
3+ Pers., m. Kind(ern), n. erwerbs.	*				17
Arbeitsortwechsel führte zur	Zunahme	keiner Änderung	Abnahme	k.a.	N
	der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr				(100%)
1 erwachsene Person, erwerbstätig	**31%**	31%	**24%**	13%	54
1 erwachsene Person, n. erwerbs.	*				9
2 erwachs. Personen, 1+ erwerbs.	**25%**	25%	**30%**	20%	100
1 erwachs. Person, erw., m. 1 Kind	*				7
2 erwachs. Pers., beide n. erwerbs.	*				5
1 erw.. Pers., n. erwerbs, m.1 Kind	*				0
3+ Pers., o. Kinder, 1+ erwerbs.	*				29
3+ Pers., mit Kind(ern), 1+ erwerbs.	**34%**	18%	**20%**	28%	224
3+ Personen, o. Kinder, n.erwerbs.	*				2
3+ Pers., m. Kind(ern), n. erwerbs.	*				16

Bei den Single-Haushalten führen sowohl Wohnort- als auch Arbeitsortwechsel häufiger zur Vergrösserung der Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. In den Haushalten mit 2 erwachsenen Personen führen Wohnortwechsel wesentlich häufiger zur Vergrösserung, aber Arbeitsortwechsel zur Verkleinerung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Im Gegensatz dazu führen in den Drei- und Mehrpersonenhaushalten mit Kindern Wohnortwechsel häufiger zur Verkleinerung und Arbeitsortwechsel häufiger zur Vergrösserung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr.

* Von diesem Haushaltstypus wurden zu wenige Wohnort- bzw. Arbeitsortwechsler erfasst. Die Antwortverteilung ist nicht aussagekräftig.

c) Auswirkungen der Standortwechsel nach Umzugsart

Tabelle 4-22: Auswirkungen der Wohnortwechsel auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr in Abhängigkeit der Umzugsart (alle Prozentwerte gerundet)

Wohnortwechsel	zentripetale Umzüge	übrige Umzüge
der Wohnortwechsel führte zur Zunahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**21%**	**25%**
der Wohnortwechsel führte zu keiner Änderung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	38%	37%
der Wohnortwechsel führte zur Reduktion der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**18%**	**20%**
k.A.	22%	18%
insgesamt	n=143 (100%)	n=244 (100%)

Als 'zentripetale Umzüge' werden hier Umzüge vom Stadtumland in die Zentren genannt. Alle Umzüge von den Zentren ins Stadtumland sowie Umzüge aus einer in eine andere Stadtumlandgemeinde konnten aus auswertungstechnischen Gründen nicht separat ausgewiesen werden und wurden deshalb in einer heterogenen Kategorie 'übrige Umzüge' zusammengefasst. Es wurde erwartet, dass 'übrige Umzüge' häufiger von Vergrösserung und zentripetale Umland-Stadt-Umzüge häufiger von einer Verkleinerung der Fahrleistungen im Berufspendlerverkehr begleitet werden. Im Gegensatz zu dieser Erwartung zeigen die Daten für beide Gruppen eine grössere Häufigkeit der Fahrleistungszunahmen, wobei der Häufigkeitsunterschied - diesmal im Einklang mit den Erwartungen - bei den sonstigen Umzügen stärker ausgeprägt ist.

d) Auswirkungen der Standortwechsel nach Dauer seit Umzug bzw. Arbeitsortwechsel

Diese Analyse wurde aufgrund des Zeitpunkts der letzten Standortwechsel vorgenommen. Da die Befragung im Sommer 1992 durchgeführt wurde, konnten nur die Standortwechsel in den Jahren 1992, 1991 und 1990 berücksichtigt werden. Frühere Standortwechsel wurden nicht erfasst, da befürchtet wurde, dass die Befragten keine zuverlässige Auskunft über ihre damaligen Fahrleistungen geben können oder wollen. Die Daten in der Tabelle 4-23 zeigen, dass es im Zusammenhang mit den Wohnortwechseln im Erhebungsjahr und im Jahre 1991 etwa gleich häufig zu Zunahmen wie Abnahmen der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr gekommen ist. Bei den im Jahre 1990 erfolgten Wohnortwechseln zeigt der vorher-nachher Fahrleistungsvergleich ein deutliches Übergewicht der Fahrleistungszunahmen. Anders ist das zeitliche Auswirkungsprofil der Arbeitsortwechsel, indem sich die Prozentualdifferenzen zwischen der Häufigkeit der Fahrleistungszu- und Abnahmen in Abhängigkeit der Dauer seit dem Arbeitsortwechsel nicht verändern.

Tabelle 4-23: Auswirkungen der Standortwechsel auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr in Abhängigkeit der Dauer seit dem Standortwechsel (alle Prozentwerte gerundet)

Wohnortwechsel im Jahre	1992	1991	1990
führten zur Zunahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**13%**	**22%**	**30%**
führten zu keiner Änderung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	51%	40%	30%
führten zur Reduktion der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**10%**	**21%**	**22%**
k.A.	27%	18%	19%
insgesamt	n=71 (100%)	n=158 (100%)	n=158 (100%)
Arbeitsortwechsel im Jahre	1992	1991	1990
führten zur Zunahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**30%**	**32%**	**31%**
führten zu keiner Änderung der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	24%	24%	18%
führten zur Reduktion der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr	**24%**	**23%**	**26%**
k.A.	23%	21%	24%
insgesamt	n=115 (100%)	n=168 (100%)	n=156 (100%)

4.4.5 Zusammenfassung bisheriger Befunde über Zusammenhänge zwischen Standortwechseln und Fahrleistungen

Die Tabellen 4-16 und 4-17 zeigen, dass es in bezug auf die **jährlichen Fahrleistungen der im Haushalt verfügbaren Autos** keine signifikanten Unterschiede zwischen Haushalten mit und ohne Wohnort- bzw. mit und ohne Arbeitsortwechsel gibt.

In der Tabelle 4-18 wird belegt, dass Wohnortwechsel in einem vorher/nachher Vergleich etwas häufiger zur Verkürzung (als zur Verlängerung) der **individuellen Arbeitswege** führen. Die Arbeitsortwechsel wirken hingegen etwa gleich häufig verkürzend und verlängernd auf die individuellen Arbeitswege ein.

Gemäss Tabelle 4-19 führen Wohnortwechsel etwas häufiger zur Zunahme der **MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr**. Bei den Arbeitsortwechslern sind Fahrleistungszunahmen sogar wesentlich häufiger als -abnahmen.

Eine **differenzierte Analyse der Auswirkungen von Standortwechseln auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr** brachte dann die folgenden Ergebnisse:

In Abhängigkeit des **Alters**: Nach Tabelle 4-20 führen sowohl Wohnort- als auch Arbeitsortwechsel in den Gruppen der unter 26jährigen und über 40jährigen wesentlich häufiger zu Zunahmen der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr, während in der Gruppe der 26-40-jährigen die Zu- und Abnahmen etwa gleich häufig sind.

In Abhängigkeit des **Haushaltstypus**: Die Tabelle 4-21 zeigt, dass bei Single-Haushalten sowohl Wohnort- als auch Arbeitortwechsel häufiger zur zunehmenden (als abnehmenden) MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr führen. In Haushalten mit 2 erwachsenen Personen führen Wohnortwechsel wesentlich häufiger zu Zunahmen und Arbeitsortwechsel häufiger zu Abnahmen der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Im Gegensatz dazu stehen die Dreipersonenhaushalte mit Kindern, bei welchen die Wohnortwechsel häufiger zu Abnahmen und die Arbeitsortwechsel häufiger zu Zunahmen der MIV-Berufspendelfahrleistungen führen scheinen.

In Abhängigkeit der **Umzugsart**: Nach Tabelle 4-22 unterscheiden sich 'zentripetale' Land-Stadt Umzüge nur unwesentlich von den übrigen Umzügen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Beide Umzugsarten führen häufiger zu Zunahmen der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Die Unterscheidung nach zentripetalen und übrigen Arbeitsortwechseln konnte aus fragebogen- und auswertungstechnischen Gründen nicht gemacht werden.

In Abhängigkeit der **Dauer seit dem Standortwechsel**: Gemäss Tabelle 4-23 kommt es im Zusammenhang mit den Wohnortwechseln im Erhebungsjahr 1992 und im Jahre 1991 etwa gleich häufig zur Zunahme wie zur Abnahme der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr. Bei den im Jahre 1990 erfolgten Wohnortwechseln zeigt der Vorher-nachher-Vergleich ein deutliches Übergewicht der Fahrleistungszunahmen. Anders ist das zeitliche Auswirkungsprofil der Arbeitsortwechsel, indem sich die Prozentualdifferenzen zwischen der Häufigkeit der MIV-Fahrleistungszu- und Abnahmen in Abhängigkeit der Dauer seit dem Arbeitsortwechsel nicht verändern. Sowohl die kurz als auch die länger vor der Befragung erfolgten Arbeitsortwechsel führen mit ähnlicher Differenz häufiger zu Zunahmen der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr.

4.5 Wohnortzufriedenheit und die Gründe für den Verbleib in der Wohngemeinde

In Zusammenhang mit der Möglichkeit der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität sind neben dem Verkehrsverhalten auch die Bereitschaft und Motive zum Verbleib am Wohnort bzw. zum Wohnortwechsel von Bedeutung. Auf diese beiden Bereitschaften sowie auf die sie prägenden Motive wird in diesem und nächsten Abschnitt eingegangen.

Zur Einleitung sollen zwei Fragen im Zusammenhang mit der 'Wohnortzufriedenheit' aufgegriffen werden. In der ersten der beiden folgenden Tabellen soll gezeigt werden, wie bzw. ob die befragten Personen mit ihrem Wohnort zufrieden sind. Anschliessend soll analysiert werden, von welchen Einflussfaktoren die Wohnortzufriedenheit abhängt und welche Rolle dabei die verkehrsbezogenen Aspekte spielen.

Die Zahlenwerte in der Tabelle 4-24 können dahingehend zusammengefasst werden, dass die **Wohnortzufriedenheit in erster Linie mit der Gemeindegrösse und mit dem Gegensatz ländlich/städtisch zu variieren scheint**. Vor allem unter den Bewohnern der Grossstädte gibt es absolut und anteilsmässig mehr Wohnort<u>un</u>zufriedene, und es ist auch wenig überraschend, dass die Stadt Zürich mit 22% in dieser Hinsicht den höchsten Wert erreicht. Aber auch in einigen Stadtumlandgemeinden wie zB. in Ittigen im Kanton Bern, in Salmsach im Kanton Thurgau und in Schlieren im Kanton Zürich leben viele wohnortunzufriedene Personen, wenn man bedenkt, dass diesbezügliche Angaben in Befragungen erfahrungsgemäss eher nach unten verzerrt wiedergeben werden.

Weitere Anhaltspunkte im Zusammenhang mit den hier diskutierten Fragen liefert die Analyse der Kriterien der Wohnortzufriedenheit. In der Tabelle 4-25 findet man die Verteilung der Antworten auf die Frage nach der Wichtigkeit einzelner Kriterien der Wohnortzufriedenheit, wobei die Ausprägungen 'sehr wichtig' und 'wichtig' zusammengefasst wurden. Auf diese Art lässt sich eine Rangreihe bilden, die die Wichtigkeit der einzelnen Wohnortmerkmale widerspiegelt.

Unter den angegebenen Kriterien befinden sich auch solche mit einem Verkehrsbezug. Betrachtet man die Verteilung, so zeigt sich in allen drei Mobilitätsklassen das gleiche Bild: Die 'gute Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln' steht in der Rangreihe auf Platz vier. Die 'guten Strassenverbindungen und zentrale Lage im Strassennetz' dagegen spielen für die Befragten eine verhältnismässig untergeordnete Rolle (Rang 9). Viel wichtiger sind ökologische Aspekte und eine schöne landschaftliche Umgebung. Diese beiden Kriterien rangieren deutlich an der Spitze der Skala und werden von ca. 90% bzw. ca. 85% der Befragten als 'sehr wichtig' oder 'wichtig' eingestuft.

Tabelle 4-24: Wohnortzufriedenheit nach Gemeinden und Kantonen (alle Prozentwerte gerundet)

bin am gegenwärtigen Wohnort	zufrieden oder sehr zufrieden ..		teils/teils, unzufrieden oder sehr unzufrieden	
	Personen	%	Personen	%
Adelboden	64	93	5	7
Bellmund	71	99	1	1
Bern	104	83	22	17
Burgdorf	131	90	14	10
Hasliberg	78	95	4	5
Heimberg	122	90	13	10
Ittigen	123	84	23	16
Kirchlindach	84	93	6	7
Langnau im Emmental	79	90	9	10
Madiswil	62	94	4	6
Trachselwald	51	86	8	14
Zollikofen	148	94	10	6
Kant. BE insg.	**1117**	**90**	**119**	**10**
Bad Ragaz	55	87	8	13
Goldach	84	91	8	9
Muolen	75	91	7	9
Mörschwil	74	87	11	13
Oberuzwil	104	89	13	11
Rheineck	47	84	9	16
St. Gallen	123	84	24	16
Wattwil	81	83	17	17
Zuzwil	83	92	7	8
Kant. SG insg.	**726**	**87**	**104**	**13**
Aadorf	96	91	9	9
Felben-Welhausen	60	86	10	14
Frauenfeld	124	95	7	5
Kreuzlingen	98	85	17	15
Langrickenbach	51	91	5	9
Salmsach	64	81	15	19
Tägerwilen	65	92	6	8
Zihlschlacht	64	89	8	11
Kant. TG insg.	**622**	**89**	**77**	**11**
Bonstetten	89	94	6	6
Dübendorf	97	86	17	14
Küsnacht	122	95	6	5
Neftenbach	83	95	4	5
Schlieren	108	80	27	20
Wetzikon	140	86	22	14
Winterthur	122	90	13	9
Zürich	101	78	29	22
Kant. ZH insg.	**862**	**87**	**124**	**13**
alle 4 Kantone	**3327**	**89**	**424**	**11**

Tabelle 4-25: Wichtigkeit von Kriterien der Zufriedenheit am Wohnort[1] (alle Prozentwerte gerundet) (I = Summe der Antworten 'wichtig' und 'sehr wichtig' in %, II = Rang)

Zufriedenheitskriterien	alle Personen		Personen mit Wohnortwechsel		Personen mit Arbeitsortwechsel		Doppel-wechsler	
	I	II	I	II	I	II	I	II
gutes Klima und saubere Luft	92,2	1	91,4	1	92,2	1	89,2	1
landschaftliche Lage und Erholungsmöglichkeiten	87,1	2	86,6	2	85,8	2	86,5	2
Einkaufsmöglichkeiten des tägl. Bed. (Lebensmittel etc.)	81,1	3	82,6	3	82,7	3	83,5	3
Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	76,5	4	75,9	4	77,1	4	74,0	4
medizinische Versorgung (Ärzte, Spitäler)	74,6	5	66,8	5	67,7	6	64,1	6
Einrichtung und Angebote für Kinder und Jugendliche	68,0	6	66,7	6	67,9	7	63,9	7
tiefe Lebenshaltungskosten und niedriger Steuerfuss	67,4	7	65,2	7	65,8	5	68,1	5
Einrichtung und Angebote für Rentner und Betagte	59,3	8	50,2	8	52,8	8	48,4	8
gute Strassenverbindungen; zentrale Lage in Strassennetz	55,8	9	48,2	9	50,6	9	44,7	9
übrige Einkaufsmöglichkeiten	45,7	10	43,8	10	41,7	10	41,0	10
Begegnungsmöglichkeiten und Gemeinschaftserlebnisse	42,3	11	39,6	11	39,9	11	37,6	12
Freizeitangebote, Vergnügungsmöglichkeiten	33,8	12	37,7	12	39,3	12	39,1	11
Teilnahme am polit. und kulturellen Leben der Gemeinde	31,0	13	26,5	13	27,9	13	23,6	13
	n=3752 (100%)		n=873 (100%)		n=888 (100%)		n=407 (100%)	

Als ein verkehrsbezogenes Attraktivitätsmerkmal des Wohnortes wird wie erwähnt nur die Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel als wichtig eingestuft. Gute Einbindung im Strassennetz dagegen scheint für die Befragten eher unbedeutend zu sein. Dies dürfte mit dem gleichmässig hohen Standard (Erschliessungsqualität) der Strasseninfrastruktur zusammenhängen. Aufgrund dieses Sachverhaltes kann deshalb angenommen werden, dass in einem Entscheid zum Umzug eher ökologische und landschaftsbezogene Gesichtspunkte sowie

1 Auch in dieser Tabelle werden die Personen mit Wohnortwechsel unabhängig davon definiert, ob in der Zeit zwischen dem 1.1.1990 und dem Befragungszeitpunkt auch ein Arbeitsortwechsel erfolgte oder nicht. Ihre absolute Zahl ist deshalb höher als die in anderen Tabellen enthaltene Zahl der wohnortmobilen Personen, bei welchen ja gemäss der Definition im Abschnitt 4.1. der Arbeitsortwechsel explizit ausgeschlossen wurde. Das gleiche gilt sinngemäss auch für das Total der Arbeitsortwechsel, das aus dem gleichen Grund höher ist als die Zahl der arbeitsmobilen Personen.

Gründe des täglichen Bedarfs eine Rolle spielen als verkehrsbezogene Standortmerkmale, vom Vorhandensein der öffentlichen Verkehrsmittel einmal abgesehen.

Neben der Wohnortzufriedenheit und neben dem Gewicht bestimmter Wohnortkriterien sind als Vergleichsbasis auch die Gründe interessant, die die Haushalte zum Verbleib am gegenwärtigen Wohnort veranlassen. Auch in diesem Zusammenhang sind natürlich Gründe vorstellbar, die direkt etwas mit dem Arbeitsweg zu tun haben. Darüber hinaus können auch andere Gründe gegen ein Umzug aus der gegenwärtigen Wohngemeinde sprechen wie zB. die soziale Eingebundenheit und lokale Kontaktnetze, schulpflichtige Kinder, ein Eigenheim oder andere wohnungsbezogene Gründe und Gesichtspunkte.

Die Tabelle 4-26 zeigt, dass der kurze Arbeitsweg, wenn auch nicht an erster Stelle, so doch ziemlich weit oben auf der Rangskala angesiedelt ist. In der Gruppe der Personen ohne Umzug und bei den Arbeitsortwechslern liegt dieser Aspekt mit 39,7% und 39,5% jeweils an dritter Stelle. Bei den wohnortmobilen Personen rangiert er mit 43,2% sogar auf Platz zwei. Auf Platz eins befinden sich aber in allen drei Teilgruppen die Integration und die sozialen Kontaktnetze bzw. Freunde am Wohnort. Bei allen Gruppen ist der kurze Arbeitsweg ein relativ bedeutsamer Gesichtspunkt bei der Entscheidung zum Verbleib am momentanen Wohnort bzw. zum Wegzug an einen anderen Wohnort. Am stärksten ausgeprägt ist dies bei den Wohnortmobilen, wo er an zweiter Stelle liegt. Dies spricht dafür, dass im Zusammenhang mit einem Wohnungswechsel angestrebt wird, den Arbeitsweg nicht zu verlängern.

Tabelle 4-26: Hauptgründe für den Verbleib in der heutigen Wohngemeinde[1] (alle Prozentwerte gerundet)

Gründe für den Verbleib in der Wohngemeinde	**Personen ohne Wohnortwechsel**		**Personen mit Wohnortwechsel**		**Personen mit Arbeitsortwechsel**	
	%	**Rang**	**%**	**Rang**	**%**	**Rang**
Freunde und gute Integration	52,5	1	43,9	1	50,3	1
schöne und günstige Mietwohnung bzw. -haus	41,0	2	13,3	5	16,4	4-5
Partner arbeitet in der Nähe / eigener kurzer Arbeitsweg	39,7	3	43,6	2	39,5	2
eigenes EFH bzw. Eigentumswohnung	38,6	4	16,5	4	20,6	3
schulpflichtige Kinder	25,8	5	12,7	6	15,6	6
Pflege und Betreuung von Personen	21,0	6	13,3	5	16,4	4-5
Lokalämter bzw. Mitarbeit in Vereinen und Gruppen	10,7	7	6,9	7	7,1	7
	n=2879 (100%)		n=873 (100%)		n=888 (100%)	

1 vgl. oben die auch diese Tabelle betreffende Fussnote zur Tabelle 4-25

4.6 Umzugsbereitschaft und die Gründe für den Wohnortwechsel

Analog zum vorherigen Abschnitt über die 'Wohnortzufriedenheit' und diesbezügliche Kriterien soll in diesem Abschnitt die Frage beantwortet werden, wieviele Haushalte und Personen zum Umzug aus ihrer Wohngemeinde bereit wären und welche Gründe für eine diesbezügliche Bereitschaft massgebend sind. Die Antworten der Befragten auf diese Fragen werden in der Tabelle 4-27 und im Diagramm 4-28 dargestellt.

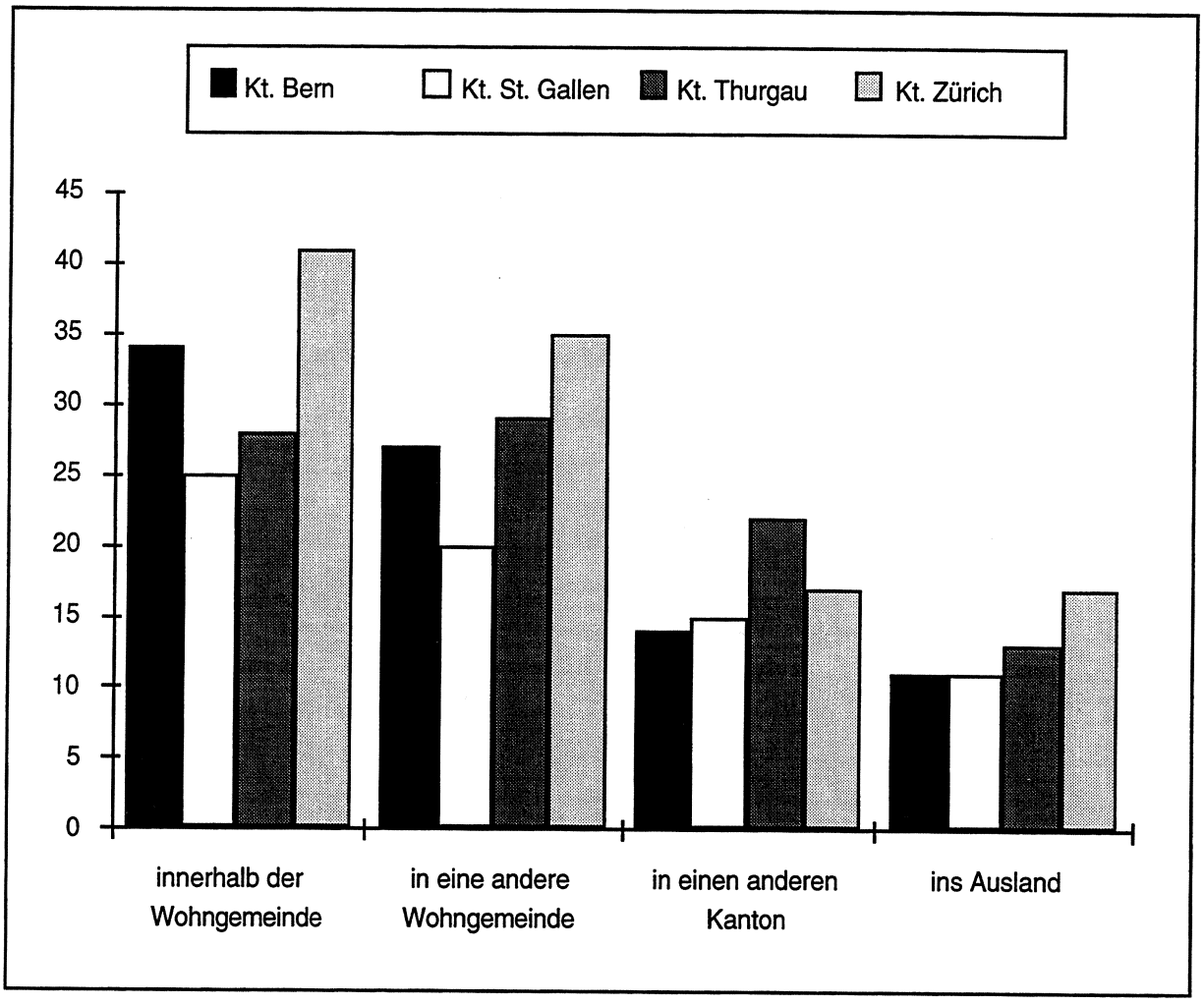
Welche Schlussfolgerungen können aus dieser Tabelle und Darstellung abgeleitet werden? Wir möchten zunächst festhalten, dass die über eine entsprechende direkte Frage gemessene **Umzugsbereitschaft überraschend gross** ist und in einem gewissen Widerspruch zur reportierten hohen Wohn- und Wohnortzufriedenheit steht. Die Feststellung einer doch überraschend hohen Umzugsbereitschaft hängt auch mit der konservativen Klassenbildung zusammen - Personen, die sich einen Umzug 'teilweise' vorstellen können, wurden in der folgenden Tabelle und Darstellung nicht berücksichtigt.

Ferner offenbaren die Tabelle 4-27 und die Darstellung 4-28 zT. frappante Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden und Kantonen in bezug auf die Konfiguration der vier verschiedenen Umzugsbereitschaften. So wird zB. in der Stadt und im Kanton Zürich eine stark überdurchschnittliche Umzugsbereitschaft innerhalb der Wohngemeinde von einer von den anderen Befragungskontexten weniger stark abweichenden Umzugsbereitschaft in einen anderen Kanton und ins Ausland begleitet. Eine solche Konfiguration bzw. Aussage richtet sich vermutlich in erster Linie gegen unbefriedigende Wohnverhältnisse (teure Wohnungen, Attraktivitätsdefizite im Wohnumfeld) während die umgekehrte Konfiguration einer überproportionalen Bereitschaft zum Umzug in einen anderen Kanton oder ins Ausland bei gleichzeitig unterdurchschnittlicher Bereitschaft zum innerkantonalen und komunalen Umzug wahrscheinlich eher auf arbeitsplatzbezogene Motive und möglicherweise auch auf einen gewissen 'Provinzialitätsverdruss' hindeutet.

Tabelle 4-27: Umzugsbereitschaft nach Gemeinden und Kantonen (alle Prozentwerte gerundet)

Ein Umzug ... ist sehr gut o. gut vorstellbar	innerhalb der Wohngemeinde		in eine andere Wohngemeinde		in einen anderen Kanton		ins Ausland	
	Pers.	%	Pers.	%	Pers.	%	Pers.	%
Adelboden	21	32	22	33	11	16	4	6
Bellmund	18	26	19	28	8	11	7	10
Bern	66	56	50	42	26	22	20	17
Burgdorf	45	32	35	25	17	12	16	11
Hasliberg	20	25	7	9	7	9	6	7
Heimberg	50	39	50	38	22	17	25	19
Ittigen	64	45	49	34	23	16	18	12
Kirchlindach	28	32	22	25	8	9	11	13
Langnau im Emmental	45	52	25	29	16	18	11	13
Madiswil	16	24	12	18	8	12	3	5
Trachselwald	13	23	11	19	10	18	3	5
Zollikofen	34	22	32	21	15	10	14	9
Kant. BE insg.	**420**	**35**	**334**	**28**	**171**	**14**	**138**	**12**
Bad Ragaz	23	43	10	19	15	27	8	15
Goldach	23	26	17	19	9	10	9	10
Muolen	18	23	12	15	8	10	4	5
Mörschwil	32	39	24	29	15	18	8	10
Oberuzwil	25	23	20	19	18	17	13	12
Rheineck	9	17	12	22	5	9	5	9
St. Gallen	41	31	18	14	18	14	16	12
Wattwil	18	19	20	21	14	15	9	9
Zuzwil	16	19	31	37	21	25	16	19
Kant. SG insg.	**205**	**26**	**164**	**21**	**123**	**16**	**88**	**11**
Aadorf	35	34	31	30	33	33	15	15
Felben-Welhausen	19	28	19	28	10	15	7	10
Frauenfeld	44	35	32	26	40	33	28	23
Kreuzlingen	34	31	35	31	22	20	20	18
Langrickenbach	12	23	17	31	13	25	5	10
Salmsach	14	19	28	37	14	19	3	4
Tägerwilen	22	33	13	19	7	10	3	4
Zihlschlacht	18	26	29	41	17	25	12	18
Kant. TG insg.	**198**	**30**	**204**	**30**	**156**	**24**	**93**	**14**
Bonstetten	30	33	30	33	25	27	14	15
Dübendorf	39	36	43	39	24	22	15	14
Küsnacht	59	48	42	34	13	10	25	20
Neftenbach	33	39	25	30	7	9	13	16
Schlieren	56	43	65	49	32	24	27	21
Wetzikon	69	44	49	31	27	17	20	13
Winterthur	49	37	41	31	15	11	18	13
Zürich	71	56	48	38	22	18	31	25
Kant. ZH insg.	**406**	**42**	**343**	**36**	**165**	**17**	**163**	**17**
alle 4 Kantone	**1229**	**34**	**1045**	**29**	**615**	**17**	**482**	**13**

Darstellung 4-28: Umzugsbereitschaft nach Kantonen (in % der antwortenden Personen in den erfassten Gemeinden)



Noch wichtiger als die Umzugsbereitschaft in den Gemeinden und Kantonen sind die in der Tabelle 4-29 abgebildete Daten zur Umzugsbereitschaft in Abhängigkeit der wichtigsten soziodemographischen Merkmale. In dieser Tabelle - und in der nachfolgenden Grafik 4-30 zeigt sich u.a., dass

a) die **Erwerbstätigkeit mit der Umzugsbereitschaft in einem schwachen und nicht eindeutigen Zusammenhang** steht. Einzig und alleine die Umzugsbereitschaft der Personen in Ausbildung/Lehre ist erwartungsgemäss gross, was aber weniger mit dem Erwerbsstatus als vielmehr mit dem Alter der Befragten im Zusammenhang zu stehen scheint

b) die **Haushaltsgrösse in einem mittelstarken Ausmass mit der Umzugsbereitschaft** zusammenhängt, was vor allem mit der kleineren Umzugsbereitschaft der grösseren Haushalte von 3 und mehr Personen begründet werden kann

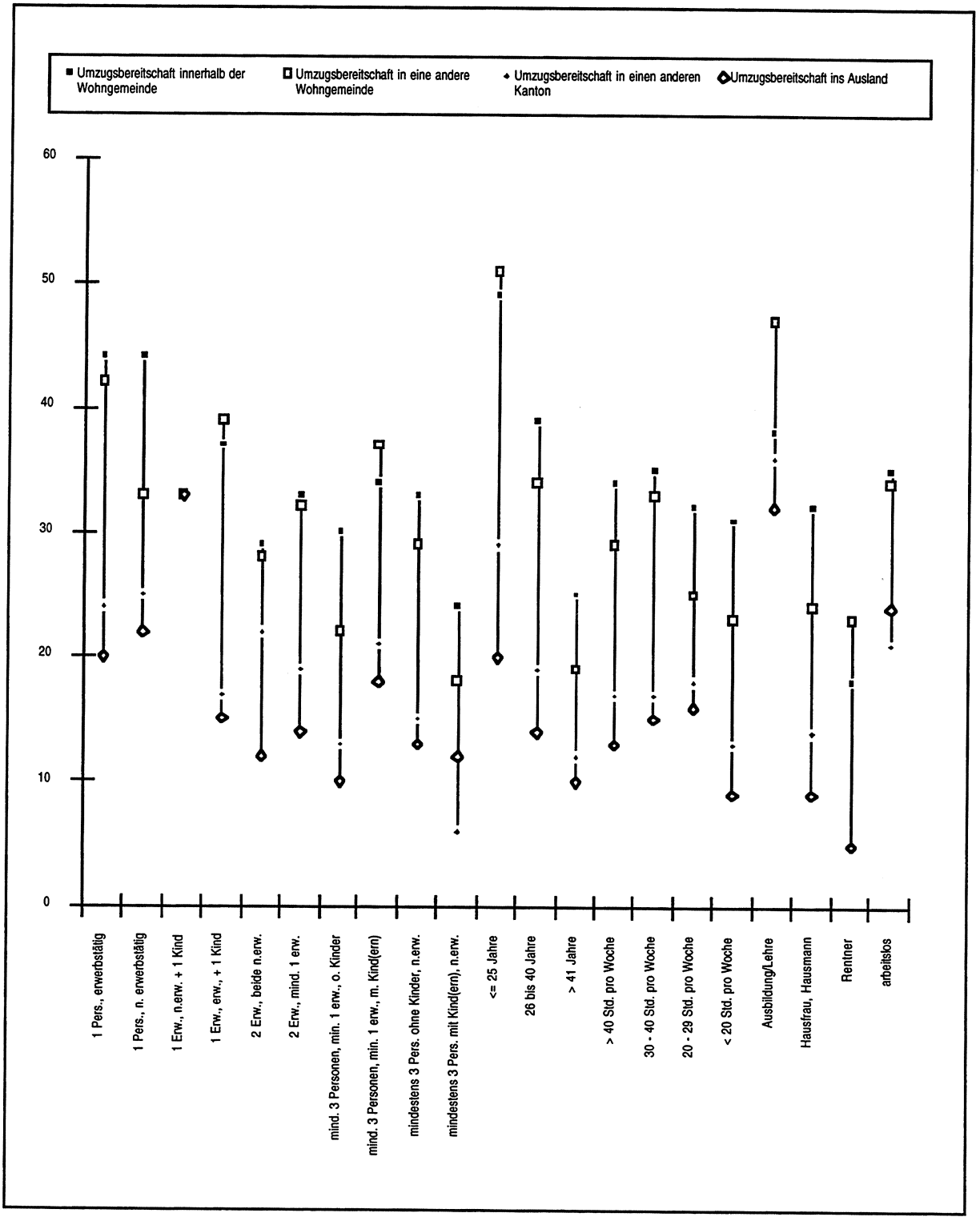
c) das **Alter das jenige Personmerkmal** darstellt, **welches am stärksten die Umzugsbereitschaft determiniert.**

Diese Gesetzmässigkeiten scheinen gleichermassen für alle vier aufgeführten Umzugsarten zu gelten, was nochmals in der folgenden Grafik 4-30 zum Ausdruck gebracht wird:

Tabelle 4-29: Umzugsbereitschaft nach wichtigsten soziodemographischen Merkmalen (alle Prozentwerte gerundet, in Klammern bei sehr kleinen absoluten Zahlenwerten)

Ein Umzug ... ist sehr gut o. gut vorstellbar	**innerhalb der Wohngemeinde**		**in eine andere Wohngemeinde**		**in einen anderen Kanton**		**ins Ausland**	
Haushaltstypus	**Pers.**	**%**	**Pers.**	**%**	**Pers.**	**%**	**Pers.**	**%**
1 Erw., erwerbstätig	146	44	140	42	79	24	67	20
1 Erw., n. erwerbstätig	24	44	18	33	14	25	12	22
1 Erw., n.erw. + 1 Kind	1	(33)	1	(33)	1	(33)	1	(33)
1 Erw., erw., + 1 Kind	17	37	18	39	8	17	7	15
2 Erw., beide n. erw.	17	29	16	28	13	22	7	12
2 Erw., 1+ erw.	275	33	261	32	163	19	120	14
3+ Erw., 1+ erw.	54	34	60	37	34	21	29	18
3+ Pers., 1+ erw., m.K.	556	30	417	22	246	13	186	10
3+ Pers. n. erw., o.K.	4	(24)	3	(18)	1	(6)	2	(12)
3 Pers. n.erw., m.K.	58	33	52	29	26	15	23	13
k. A., missing	77		59		30		28	
Alter								
<= 25 Jahre	164	49	169	51	96	29	67	20
26 bis 40 Jahre	617	39	531	34	294	19	230	14
> 41 Jahre	436	25	326	19	214	12	179	10
k. A., missing	12		19		11		6	
Erwerbstätigkeit								
> 40 Std. pro Woche	676	34	582	29	334	17	262	13
30 - 40 Std. pro Woche	120	35	113	33	60	17	53	15
20 - 29 Std. pro Woche	73	32	58	25	41	18	38	16
< 20 Std. pro Woche	92	31	69	23	39	13	27	9
Ausbildung, Lehre	32	38	40	47	31	36	27	32
Hausfrau, Hausmann	190	32	143	24	87	14	57	9
Rentner	4	(18)	5	(23)	1	(5)	1	(5)
arbeitslos	10	35	10	34	6	21	7	24
k. A., missing	32		25		16		10	7

Darstellung 4-30: Umzugsbereitschaft nach wichtigsten soziodemographischen Merkmalen (% Antworten "ein Umzug in den nächsten Jahren ist 'sehr gut' und 'gut vorstellbar'")



<····· Haushaltstypen ·····><Altersgruppen><····· Erwerbsgruppen ·····>

Neben der differenzierten Betrachtung von Umzugsbereitschaft verschiedener Stichprobe-Teilpopulationen interessiert auch die Antwort auf die Frage, wie die Umzugsbereitschaft mit der Länge des Arbeitswegs und mit der diesbezüglichen Verkehrsmittelwahl zusammenhängt. Bei der entsprechenden Analyse zeigt sich, dass **unter den Befragten mit dem längeren Arbeitsweg und mit höheren wöchentlichen MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr die Anteile der Umzugsbereiten etwas höher** sind.

Tabelle 4-31: Die Zusammenhänge zwischen der Umzugsbereitschaft, Arbeitsweglänge und Verkehrsmittelwahl im Berufspendelverkehr (Prozentualanteile der Umzugsbereiten in verschiedenen Arbeitsweglänge- bzw. MIV-Fahrleistungsklassen, alle Prozentwerte gerundet)

tägliche Arbeitsweglänge	<5 km	6-10 km	10-20 km	> 20 km	
Umzug sehr gut vorstellbar	10%	11%	14%	14%	
wöchentl. MIV-Berufspendelfahrleistungen	<10 km	11-20 km	21-50 km	51-75 km	>75 km
Umzug sehr gut vorstellbar	10%	11%	13%	13%	11%

Im Hinblick auf die Verkehrsreduktion bzw. -vermeidung ist schliesslich auch die Frage wichtig, ob und in welcher Weise verkehrsbezogene Gesichtspunkte beim jeweiligen Umzugsentscheid eine Rolle spielten. Die Personen mit Wohnortwechsel und Doppelwechsler wurden deshalb nach ihren Hauptgründen für den Umzug gefragt. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Antworten.

Tabelle 4-32: Umzugshauptgründe der Befragten[1] (alle Prozentwerte gerundet)

	Personen mit Wohnortwechsel		**Doppelwechsler**	
Hauptgründe für den Umzug	**%**	**Rang**	**%**	**Rang**
die vorherige Wohnung war zu klein	25,2	1	22,1	3
Vergrösserung/Verkleinerung des Haushalts	24,5	2	19,4	4
Wechsel der Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle	22,6	3	38,6	1
Gründung eines eigenen Haushalts	20,8	4	26,8	2
Kauf von EFH bzw. Eigentumswohnung	12,9	5	8,4	6
ein zu langer Arbeitsweg von mir/oder Partner	11,2	6	11,3	5
die vorherige Wohnung war zu lärmig	11,0	7	11,3	5
die vorherige Wohnung war zu teuer	7,6	8	6,9	7
Kündigung der vorh. Whg. durch den Vermieter	4,9	9	3,7	8
	n=873 (100%)		n=407 (100%)	

1 vgl. oben die auch diese Tabelle betreffende Fussnote zur Tabelle 4-25

Betrachtet man zunächst die Gruppe der Wohnortmobilen so sieht man, dass die Relation Wohnung-Arbeit bei den Umzugsgründen im Prinzip zweimal angesprochen ist. Der Wechsel des Arbeitsplatzes oder der Ausbildungsstelle spielt bei 22,6% aller Personen als Umzugsgrund eine Rolle. Ein zu langer Arbeitsweg wird nur von etwa 11% als Umzugsgrund genannt (Rang 6). Betrachtet man im Vergleich hierzu die Gruppe der Wohnort- und Arbeitsortmobilen, so ergibt sich beim Grund 'Wechsel des Arbeitsplatzes' naturgemäss eine Verschiebung auf den ersten Rang. Beim Grund 'Länge des Arbeitsweges' allerdings tritt kaum eine Veränderung ein. Mit einem Anteil von 11,3% liegt dieser Grund hier auf Rang fünf. Fasst man diese Sachverhalte zusammen, so lässt sich sagen, dass ein 'zu langer Arbeitsweg' als Umzugsgrund nur eine untergeordnete Rolle spielt: Nur etwa jeder zehnte Wohnortwechsler gibt diesen Grund an. Implizit taucht dieser Grund aber nochmals auf: Wer 'Wechsel der Arbeitsstelle' als Umzugsgrund nennt, gibt zu erkennen, dass die Distanz alte Wohnung/neue Arbeitsstelle als zu gross empfunden wurde. Der Umzug erfolgt hier, um einen 'zu langen' Arbeitsweg zu vermeiden. Allerdings liegt die neue Wohnung im Durchschnitt nicht näher am neuen Arbeitsplatz.

Man kann aus alledem folgern, dass Umzüge nur selten mit dem Ziel erfolgen, den Zeit- und Verkehrsaufwand für den Arbeitsweg zu reduzieren. Es gibt keine erkennbare Tendenz zur spontanen Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität. Allerdings wird ebenso darauf geachtet, dass nach einem Standortwechsel der Arbeitsweg nicht (noch) länger wird.

4.7 Zusammenfassung aller Befragungsbefunde vor dem Hintergrund der Frage nach der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität

Die Hauptergebnisse der Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' lassen sich hinsichtlich der hier interessierenden Frage nach den Möglichkeiten uund Grenzen der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität wie folgt zusammenfassen:

Ein Schwerpunkt der empirischen Erhebung lag beim Vergleich der MIV-Berufspendelfahrleistungen von Haushalten und Personen mit und ohne Umzug bzw. Arbeitsortwechsel in den letzten 21/2 Jahren vor dem Befragungszeitpunkt. In diesem ersten Zusammenhang konnten **keine signifikanten Fahrleistungsunterschiede zwischen den Gruppen der Standortträgen, Wohnort- sowie Arbeitsortmobilen und Doppelwechsler** nachgewiesen werden. Dies ist ein erstes Indiz dafür, dass **'normale' Umzüge und Arbeitsortwechsel unter heutigen Rahmenbedingungen keinen Beitrag zur Reduktion des MIV-Berufspendelverkehrs leisten.**

Dieser erste Eindruck wird dann auch von den Befragten durch entsprechende Fragen nach den Auswirkungen der Standortwechsel auf die Fahrleistungen im MIV-Berufspendelverkehr im wesentlichen bestätigt, obwohl bei den diesbezüglichen Antworten gewisse kleinere Nichtkonsistenzen und Widersprüche auftreten, die vermutlich in erster Linie mit der angewendeten Messmethode bzw. mit den Fahrleistungsindikatoren zusammenhängen. Für die Mehrzahl der Wohnort- und Arbeitsortwechsler bringt nämlich der Standortwechsel eine subjektiv wahrgenommene Veränderung der MIV-Berufspendelfahrleistungen mit sich. Hierbei werden die **MIV-Berufspendelfahrleistungen nach dem Standortwechsel tendenziell höher eingeschätzt als vor dem Wechsel**. Versucht man diese subjektive Einschätzung der Befragten an den Angaben zur Länge des Arbeitsweges zu verifizieren, so kann dieser Befund nicht bestätigt werden.

Neben der Erfassung des Verkehrsverhaltens von Gruppen und Personen mit unterschiedlicher Wohnort- und Arbeitsortmobilität sowie der Auswirkungen der Standortwechsel auf die Fahrleistungen stand im Zentrum der Untersuchung der Fragenkomplex der Wohnortverwurzelung und Umzugsbereitschaft. In diesem für die vorliegende Untersuchung sehr zentralen Zusammenhang liefert die Haushaltsbefragung klare und eindrückliche Ergebnisse: Die **innerkantonale Umzugsbereitschaft der befragten Personen und Haushalte ist überraschend gross**. Wenn nur ein Teil der umzugsbereiten Personen und Haushalte tatsächlich einen arbeitswegverkürzenden oder -verlagernden Standortwechsel vornehmen würde, so würde dies zu einer substanziellen Reduktion der MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr führen.

Zu dieser grundsätzlich optimistischen und positiven Einschätzung der Entlastungspotentiale der Substitution von Berufspendel- durch Wanderungsmobilität gehört aber auch eine Relativierung. Sie betrifft den **Stellenwert arbeitswegbezogener Kriterien beim Entscheid für oder wider die Beibehaltung eines arbeitswegrelevanten Standortes** und die **Wichtigkeit der Arbeitswegverkürzung** (Möglichkeit zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel) **als ein Beweggrund zur Änderung des gegenwärtigen Wohn- bzw. Arbeitsortes**. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' zeigen deutlich, dass bei allen oben angetönten Entscheiden **arbeitswegbezogene Gesichtspunkte und Kriterien nur selten als Auslöser und Primärgrund** wirken. Personen und Haushalte ändern ihren Wohn- (und Arbeitsort) nur ausnahmsweise aus dem Grund, weil ihnen der gegenwärtige Arbeitsweg zu lang erscheint.

Durch Umzüge (und Arbeitsortwechsel) verfolgt man selten das Ziel einer Reduktion des individuellen Verkehrsaufwandes. Wohnortwechsel werden vielmehr vorgenommen, um die Wohnverhältnisse zu verbessern oder um sich an eine veränderte Familiensituation (Lebenszyklus) anzupassen; daneben sind berufsbezogene Motive ein bedeutender Umzugsgrund. Der **Verkehrsaufwand spielt** vielmehr **die Rolle einer Nebenbedingung**; die neue Wohnung wird so gewählt, dass der Aufwand für den Weg zur (beibehaltenen oder neuen) Arbeitsstelle innerhalb akzeptabler Grenzen liegt.

Im Hinblick auf die Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität heisst dies, dass es **unter heutigen Rahmenbedingungen kein spontanes Streben nach Reduktion des Zeit- und Verkehrsaufwands durch Umzug in die Nähe des Arbeitsplatzes** (oder v.v.) gibt, welches durch verkehrs- und siedlungspolitische Massnahmen sozusagen nur unterstützt oder ausgenützt werden müsste. Die Haushalte präferieren vielmehr die zur jeweiligen Lebensphase passenden Wohnung in landschaftlich schöner Lage mit sauberer Luft, sozialer Eingebundenheit etc. Bei der Wahl des Wohnortes haben diese Kriterien eine dominierende Rolle, die Länge des Arbeitsweges stellt überwiegend eine Nebenbedingung und keine Zielsetzung dar.

Wohl verstanden: Die Menschen und Haushalte haben auch nichts gegen einen kürzeren oder OeV-bewältigbaren Arbeitsweg. Sie würden aber nur in seltensten Fällen alleine aus diesem Grund den bestehenden Wohn- und Arbeitsort ändern. **Dazu müssten ihnen attraktive Wohnungen und Arbeitsplätze angeboten werden, welche ihnen 'nebenbei' die Möglichkeit zu kurzen und/oder OeV-bewältigbaren Arbeitswegen eröffnen würden.** Die in diesem Kapitel erörterten Ergebnisse der Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' zeigen klar, welche Kriterien für die Menschen bei der Wahl des Wohn- bzw. Arbeitsortes wichtiger sind als ein kurzer Arbeitsweg. Diese Ergebnisse müssten bei der Ausgestaltung eines Anreizsystems zur Förderung der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität beachtet werden.

5 ARBEITSWEGWIRKSAME ENTSCHEIDE UND INTERESSENLAGEN DER MOBILEN UND MOBILITÄTSPRÄGENDEN AKTEURE

Nach der Präsentation der wichtigsten Ergebnisse der schriftlichen Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' sollen Überlegungen zu möglichen Massnahmen folgen, mit deren Hilfe Berufspendel- durch Wanderungsmobilität substituiert werden könnte. Im Kapitel 5 geht es - im Sinne einer Überleitung - um die Darlegung der 'arbeitswegwirksamen Entscheide' und Interessenlage der Akteure.

Die mobilitätsprägenden und mobilen Akteure - als erste werden in diesem Kapitel die Arbeitgeber, Wohnungsanbieter und die öffentliche Hand, als zweite dann die privaten Haushalte aufgefasst - treffen nämlich keine eigentlichen Entscheide für oder wider eine der beiden in dieser Untersuchung zur Diskussion stehenden Mobilitätsformen. Sie vollziehen jedoch zahlreiche Wahlakte und Beschlüsse, die sich auf die Länge des Arbeitswegs (und/oder auf seine Bewältigbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln) auswirken. Dies gilt in besonderem Masse für Entscheide, welche in der Tabelle 5-1 aufgezählt und in den folgenden Abschnitten kommentiert werden.

Darstellung 5-1: Arbeitswegwirksame Entscheide der Arbeitgeber, Wohnungsanbieter, öffentlichen Hand und privaten Haushalte

mobilitätsprägende Akteure	**mobile Akteure**	**arbeitswegwirksame Entscheide**
Arbeitgeber		Personalentscheide
		Standortentscheide
		Vergabeentscheide für 'Betriebswohnungen'
Wohnungsanbieter		Wohnungsvergabe-Entscheide
		Bau- und Renovationsentscheide
öffentliche Hand		siedlungsplanerische Entscheide
		verkehrsplanerische Entscheide
	priv. Haushalte	Wohnortentscheide
		Arbeitsplatz- bzw. Arbeitsortentscheide

5.1 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der Arbeitgeber

Als arbeitswegwirksame Entscheide der Arbeitgeber werden in erster Linie **Personalentscheide** und **Standortentscheide** aufgefasst. Wichtige Weichen mit Auswirkungen auf den Arbeitsweg werden ferner im Zusammenhang mit der **Vergabe betriebseigener bzw. -assoziierter Wohnungen** (zB. Wohnungen der Pensionskassen) gestellt. Aber auch eine ganze Reihe anderer Arbeitgeberentscheide (wie zB. Beschlüsse in bezug auf die Arbeitszeit, Parkplatzbewirtschaftung, Beteiligung an den Kosten des Arbeitswegs, Verpflegungsmöglichkeiten am Arbeitsort, innerbetriebliche Aufstiegsmöglichkeiten und Weiterbildungsangebote etc.) haben wichtige Auswirkungen auf die Arbeitswege der Beschäftigten.

Von einer ganz grundsätzlichen Bedeutung ist der Umstand, dass der **Arbeitsweg** bzw. seine Dauer in den allermeisten Fällen **nicht als Arbeitszeit angerechnet** wird. Aus diesem Grunde ist **das Interesse der Arbeitgeber an einem kurzen Arbeitsweg der Angestellten nicht sehr stark ausgeprägt**. Bei den Arbeitsplatzvergabeentscheiden wird in erster Linie den fachlichen Qualifikationen und persönlichen Kompetenzen der Bewerber Bedeutung zugemessen. Der lange Arbeitsweg wird insofern sogar gerne in Kauf genommen, als dadurch das mögliche Einzugsgebiet der Arbeitskräfte vergrössert wird und der Arbeitgeber zwischen mehreren Stellenbewerbern den Bestgeeigneten auswählen kann. Da den Arbeitskräften dann häufig betriebseigene Parkplätze zur Verfügung gestellt werden, haben sie auch später eine grosse Freiheit bei der Wohnortwahl.

Vor allem **Grossbetriebe und Konzerne mit mehreren Niederlassungen** setzen spätere Wanderungsmobilität und/oder hohe Berufspendel-Mobilitätsbereitschaft der Arbeitskräfte voraus und messen dem Wohnsitz der Stellenbewerber keine allzugrosse Bedeutung zu. Der **Arbeitsweg gilt vornehmlich als eine reine 'Privatsache' und spielt** in der Regel für die Arbeitgeber **nur dort eine Rolle, wo eine besonders hohe Verfügbarkeit und Flexibilität der Arbeitskräfte vorausgesetzt wird**. In diesem Falle geschieht es auch häufiger, dass der Arbeitgeber den Angestellten bei der Wohnungssuche behilflich ist oder ihnen sogar eine betriebseigene Wohnung in der Nähe der Arbeitsplätze vermietet. Diese betriebseigenen Wohnungen und Vermittlungsdienste des Arbeitgebers werden aber häufiger für andere Zwecke wie zB. für die Stärkung der Arbeitnehmer-Bindungen an den Betrieb oder als 'Lockmittel' für begehrte und knappe Arbeitskräfte genutzt.

Auch die Befürchtung, dass sich ein längerer Arbeitsweg negativ auf das **Wohlbefinden und Leistungsfähigkeit der Angestellten** auswirkt, hat zur Zeit für die Arbeitgeber kein grosses Gewicht. Erst in jüngster Zeit entdecken immer mehr Arbeitgeber, dass kurze und/oder bequeme Arbeitswege der Angestellten auch in ihrem Interesse liegen bzw. dass eine diesbezügliche Optimierung Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen mit sich bringen könnte. Bemerkbar macht sich aber auch die **veränderte Situation auf dem Arbeitsmarkt**, weil die meisten Arbeitgeber gegenwärtig genug geeignete Stellenbewerber mit Wohnsitz in nicht allzugrosser Entfernung von den angebotenen Arbeitsplätzen finden können.

Das **sich bereits abzeichnende langsame diesbezügliche Umdenken** wird zusätzlich vor allem in zentralen Gebieten mit hohen Bodenpreisen durch den wachsenden **Druck zur produktiveren Bewirtschaftung von Flächen** beschleunigt, welche bisher den Angestellten billig als firmeneigene Parkplätze zur Verfügung gestellt wurden. Unter den Rahmenbedingungen des wahrscheinlichsten Zukunftsszenarios (Konjunkturprobleme, Druck zu weiteren Produktivitätssteigerungen und Kostensenkungen, anhaltende Arbeitslosigkeit und Beschäftigungsprobleme) ist damit zu rechnen, dass inskünftig immer mehr Arbeitgeber und Betriebe die **Wirtschaftlichkeits- und Effizienzsteigerungsressource 'Mobilitätsoptimierung'** entdecken und dem Arbeitswegkriterium bei Personalentscheiden ein höheres - aber auch dann nicht entscheidendes - Gewicht zukommen wird.

Bei unternehmerischen **Standortentscheiden** wird von allen in diesem Bericht diskutierten arbeitswegwirksamen Entscheiden noch am ehesten das Anliegen der kurzen und/oder OeV-bewältigbaren Arbeitswege beachtet, weil die Firmen bei Neugründungen, Verlagerungen und Standortspaltungen nur ungerne bisherige Arbeitskräfte verlieren bzw. weil - im Falle der Neugründungen - die **Rekrutierbarkeit geeigneter Arbeitskräfte ein wichtiges Evaluationskriterium bei der Auswahl eines geeigneten Standortes** darstellt. Falls aber andere Entscheidungskriterien wie zB. das Vorhandensein von billigem Bauland, Steuererleichterungen, Zugänglichkeit nichthumaner Produktionsfaktoren, Absatzmarktnähe etc. letztlich standortbestimmend sind, können auch Neugründungen, Verlagerungen und Standortspaltungen zur beträchtlichen Intensivierung der Berufspendelverkehrsströme führen. Auch die verbleibenden Angestellten tendieren im Falle des betrieblichen Standortwechsels häufig zur Wanderungssubstitution durch Pendeln oder zum Wanderungsaufschub.

Eine weiterer wichtiger Einflussfaktor, welcher sich inskünftig auf die Länge des Arbeitswegs und auf die Verkehrsmittelwahl im Berufspendelverkehr auswirken wird, ist der **technologische Fortschritt**. Telekommunikationsmedien und EDV-Systeme erlauben die Zerstückelung ehemals zusammenhängender Arbeitsprozesse und verbessern heute auch im Dienstleistungssektor die Voraussetzungen zur räumlichen Auslagerung einzelner Produktionsvorgänge. Als Extremform solcher Auslagerung sind auch die **Heim- und/oder Quartierarbeitsplätze mit Telekommunikationsanschluss** vorstellbar, die zumindest theoretisch den Arbeitsweg unnötig machen oder ihn wesentlich verkürzen. Zahlreiche Arbeiten und Erhebungen (zB. im Rahmen des ETH-Forschungsprojektes MANTO) zeigen aber, dass dieser Form der Auslagerung der Arbeitsplätze auf gewichtige Schwierigkeiten und Hindernisse stösst, sodass eine grossmassstäbliche Substitution der Berufspendelmobilität durch Kommunikation in der nächsten Zeit wenig wahrscheinlich erscheint.

5.2 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der Wohnungsanbieter

Als arbeitswegwirksame Entscheide der Wohnungsanbieter werden in der Folge in Analogie zu den Entscheiden der Betriebe die **Wohnungsvergabeentscheide** auf der einen und die **Bau- bzw. Renovationsentscheide** auf der anderen Seite erläutert.

Ungefähr die Hälfte aller Wohnungen in der Schweiz wurden als Renditeobjekte zu Anlagezwecken gebaut. Diesem Zweck entsprechend werden die **Mieter in erster Linie unter dem Gesichtspunkt der Zahlungsfähigkeit und der Verursachung eines möglichst geringen Verwaltungsaufwandes ausgesucht**. Man wählt die Mieter auch aufgrund von Überlegungen aus, wie gut sie zu anderen Mietern im Haus passen und berücksichtigt allenfalls einzelne soziale Kriterien wie die angemessene Wohnungsbelegung. Auch in diesem Zusammenhang wirkt es sich hinsichtlich des dadurch induzierten Berufspendelverkehrs nachteilig aus, dass **Vermieter bei der Wohnungsvergabe dem Arbeitsweg keine allzugrosse Bedeutung zumessen** bzw. lange Arbeitswege der Mieter in Kauf nehmen, wenn die anderen Vergabekriterien erfüllt sind. Eine Analogie zum Entscheidungskalkül der Arbeitgeber besteht auch insofern, als der Arbeitsweg auch von den meisten Vermietern für eine Privatsache des Mieters gehalten wird, die mit der Vergabe von Wohnraum nichts zu tun hat.

In einer anderen Situation sind **nichtprivate Wohnungsvermieter** wie zB. die Baugenossenschaften und öffentliche Hand, welche neben den oben erwähnten Kriterien bei der Auswahl ihrer Mieter explizit auch soziale Vergabekriterien wie Einkommen, Vermögen und Wohnungsbelegung berücksichtigen. Im Einklang mit dem gesetzlichen Auftrag und mit den statutarischen Reglementen wird in diesem Falle die **Sozialpflichtigkeit des Wohneigentums** stärker als bei den privaten Anbietern und Vermietern gewichtet. Gäbe es die **'Umweltpflichtigkeit' des Wohneigentums**, dann wäre die **Wohnungsvermietung unter ökologischen Gesichtspunkten** - und dazu würden sicher prominent auch kurze und/oder OeV-bewältigbare Arbeitswege der Mieter gehören - ihr naheliegendster Inhalt.

Neben Vergabeentscheiden müssen auch die Auswirkungen der **Bau- und Renovationsentscheide** auf das Verkehrsaufkommen beachtet werden. Insbesondere im Wohnungsbau stehen die **Neubauvorhaben** aufgrund ihres Charakters und voraussichtlicher Mietpreise **häufig 'im Widerspruch' zur lokalen und regionalen Nachfrage nach zusätzlichen Wohngelegenheiten**; die Neubauwohnungen sind deshalb zur Vermietung oder zum Verkauf an Wegpendler über grössere Distanzen 'vorprogrammiert'. Wie im vorherigen Abschnitt über die arbeitswegwirksamen Entscheide und Interessenlage der Arbeitgeber angetönt, gilt diese vorprogrammierte Widersprüchlichkeit und Notwendigkeit der Nachfragebefriedigung über grössere Distanzen auch im Falle der Schaffung neuer Arbeitsplätze, wo ebenfalls nicht immer auf die lokal oder in der Nähe vorhandene Arbeitsplatz-Nachfrage Rücksicht genommen wird. Arbeitgeber gewichten aber das Kriterium 'kurze Arbeitswege' bei ihren Standortentscheiden in der Regel stärker als die Wohnungsanbieter.

Auch grössere **Renovationen** verändern häufig die Mietpreise, den Charakter und die Mieterzusammensetzung in den erneuerten Liegenschaften. Wenn sie in einem räumlichen Teilgebiet massiert vorkommen - wie zB. in innerstädtischen **'upgrading-Gebieten'** oder im Falle flächenhafter **Gebietssanierungen** - kann dies zum wachsenden Berufspendel-Verkehrsaufkommen infolge eigentlicher **'Bevölkerungsaustauchschprozesse'** führen. Denkbar und vielleicht häufiger ist allerdings auch der umgekehrte Fall, in welchem ein solches 'upgrading' von Liegenschaften und städtischen Teilgebieten Chancen zur Verkürzung der Berufspendeldistanzen bzw. Arbeitswege bietet.

5.3 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der öffentlichen Hand

Die öffentliche Hand ist ein mobilitätsprägender Akteur von hervorragender Bedeutung. Zahlreiche Politiken, Investitionen und Entscheide wirken sich auf verschiedenen Ebenen (kommunal, regional, kantonal, national) auf die Arbeitsweglänge und Verkehrsmittelwahl der Pendler aus. Die diesbezüglichen Einflüsse können entweder zu den expliziten Zielen des politischen Handelns gehören oder sich als Neben- bzw. Folgeeffekte verschiedener primär auf andere Ziele gerichteten Sektoralpolitiken ergeben. Einen expliziten bzw. intendierten Bezug zur Mobilität und zum Arbeitsweg weisen in erster Linie siedlungs- und verkehrsplanerische Aktivitäten auf. Als Beispiel von Sektoralpolitiken mit anderen Zielen, aber grossem Einfluss auf Mobilität und Arbeitswege können wirtschafts- und finanzpolitische Entscheide der öffentlichen Hand angeführt werden.

Die **siedlungsplanerischen Entscheide** haben Einfluss auf die räumliche Verteilung der Aktivitätsstandorte - und somit auch auf die später zwischen diesen Standorten zurückgelegten Fahrleistungen. Siedlungspolitische Festlegungen entscheiden aber auch in einem ganz erheblichen Ausmass darüber, inwieweit sich die Mobilitätsnachfrage bündeln lässt und deswegen mit den eine grössere Nachfragedichte voraussetzenden öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigbar ist. Die **verkehrsplanerischen Entscheide** haben Einfluss auf die verschiedenen Voraussetzungen der Raumüberwindung bzw. auf das der Mobilitätsnachfrage gegenüberstehende Mobilitätsangebot.

Ähnlich wie in den meisten anderen Politikbereichen muss auch im Falle siedlungs- und verkehrsplanerischer Entscheide von einer **stark heterogenen und nicht immer ganz klaren Interessenlage der öffentlichen Hand** ausgegangen werden. Die öffentliche Hand verfolgt mit anderen Worten bei ihren siedlungs- und verkehrsplanerischen Enstcheiden vielfältige und unterschiedliche Interessen, die häufig dem Ziel der kurzen und/oder OeV-bewältigbaren Arbeitswege zuwider laufen können. Die **Ziele und Interessen verändern sich zudem im Laufe der Zeit**; es bestehen auch zahlreiche **Zielkonflikte zwischen Interessen verschiedener Ebenen der Staatstätigkeit**.

Die Ambivalenz und Widersprüchlichkeit verschiedener Aktivitäten öffentlicher Hand kann im Zusammenhang mit den hier diskutierten Fragen am Beispiel der OeV-Förderungspolitik im Agglomerations- bzw. Regionalverkehr aufgezeigt werden. Die kostspielige OeV-Förderung wurde überwiegend mit ökologischen Argumenten und mit der Notwendigkeit der Reduktion MIV-Fahrleistungen begründet. Trotzdem bewirkte sie faktisch bestenfalls eine Stagnation der Fahrleistungen auf der Strasse und viel Mehr- und Zusatzverkehr in den Trams, Bussen und Regionalzügen. Dies hing u.a. damit zusammen, dass für einzelne öffentliche Verkehrsunternehmungen oder sogar für ganze regionale Verkehrsverbünde hohe Fahrgastfrequenzen und die Maximierung von Einnahmen die für sie wichtigsten Ziele darstellen. Weitere Beispiele zum Thema der unklaren und ambivalenten Haltung der öffentlichen Hand im Zusammenhang mit der hier diskutierten Frage der kurzen und OeV-bewältigbaren Arbeitswege folgen unter der Überschrift möglicher Massnahmen der Siedlungs- und Verkehrspolitik im nächsten Kapitel 6.

5.4 Arbeitswegwirksame Entscheide und Interessenlage der Haushalte

Als unmittelbar 'arbeitswegwirksam' werden in der Folge **Wohnort- und Arbeitsort-Entscheide** der privaten Haushalte aufgefasst. Die Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' zeigt (vgl. dazu Kap. 4), dass das **Kriterium 'kurzer Arbeitsweg' zu den weniger wichtigen Kriterien der Wohnort- und Arbeitsortwahl gehört**. Insbesondere junge und alleinstehende Personen messen diesem Kriterium bei der Wahl ihres Wohnortes und Arbeitsplatzes eine kleine Bedeutung zu; etwas grösser ist sein Gewicht für ältere Personen, Erwerbstätige mit Familie und Kindern und vermutlich - dies wurde in unserer schriftlichen Befragung nicht überprüft - auch für Personen und Haushalte mit 'alternativen' Einstellungen und Werthaltungen. Ferner ist das Gewicht des Arbeitswegkriteriums generell höher in peripheren Räumen mit schlechteren Voraussetzungen zur regelmässigen Überbrückung längerer Distanzen.

Darüber, wie stark das **Interesse der Arbeitskräfte** an einem möglichst kurzen Arbeitsweg ist, gehen in der Wissenschaft und in Planerkreisen die Meinungen auseinander. Auf der einen Seite bedeutet der Zeitaufwand in den Kategorien des nutzenmaximierenden homo oeconomicus natürlich Kosten. Andererseits können die Pendler die Zeit unterwegs für verschiedene Zwecke nutzen. Unter solchen möglichen positiven Nebenfunktionen des Arbeitswegs kann man sich Handgrefliches wie zB. Zeitungslektüre oder Gespräche mit Mitreisenden vorstellen. Es wurde aber auch die schwer überprüfbare Vermutung geäussert, dass der Arbeitsweg der alltäglich notwendigen Umorientierung bzw. der Überbrückung von Gegensätzen zwischen der Privat- und Berufsphäre dient (vgl. dazu zB. AREND, 1987).

Personen, die nichtattraktive Arbeit verrichten oder unter nichtattraktiven Bedingungen wohnen, können die 'Unwirtlichkeiten' ihrer beiden zentralen Lebensbereiche eher ertragen, wenn sie sie räumlich aufspalten und fühlen sich unterwegs wohler als am Wohn- bzw. Arbeitsort. Bezüglich dieser und ähnlicher Teilaspekte haben die Berufspendler also auch ein Interesse an der Beibe-

haltung der Arbeitswege, die ihnen in bezug auf ihre Dauer und Verkehrsmittelwahl die Ausübung dieser und ähnlicher möglicherweise ebenfalls wichtiger Nebenfunktionen erlauben.

Bei Überlegungen darüber, wie sich das Interesse der Erwerbstätigen an einem kurzen Arbeitsweg in Zukunft entwickeln wird, müssen viele verschiedene Faktoren und Einflussgrössen in Betracht gezogen werden. Von zentraler Bedeutung sind sicher die Entwicklungen der Arbeitszeit, Beschäftigungslage und andere Änderungen im Bereich der Arbeitswelt. Im ersten Zusammenhang rechnen die meisten Prognostiker mittel- bis langfristig mit einer deutlichen **Verkürzung der Arbeitszeit**, die dann allerdings auf die Länge und Dauer des Arbeitsweges unterschiedlich wirken kann.

Die Anhänger der **'Grenznutzenhypothese'** erwarten zB., dass sich wegen weniger Stunden Arbeitszeit pro Tag lange Arbeitswege weniger lohnen würden. Ihre Widersacher vertreten die **'Zeitbudgethypothese'**, bei welcher von der verfügbaren Zeit ausgegangen wird. Sie meinen, dass bei weniger Arbeitszeit den Erwerbstätigen mehr Zeit für den Arbeitsweg zur Verfügung stehen wird. Zu den wirklich attraktiven Stellen könnte dann eher aus noch grösseren Entfernungen gependelt werden.

Beide Seiten gehen - was alles andere als selbstverständlich ist - davon aus, dass die aus beschäftigungspolitischen Gründen notwendigen Umverteilungen bzw. Arbeitszeitverkürzungen in Form der Verkürzung der durchschnittlichen Tages-Arbeitszeit den Arbeitnehmern gewährt werden. Die Auswirkungen auf den Arbeitsweg sind aber ganz anders, wenn Arbeitszeitverkürzungen in Form einer 4-Tage-Arbeitswoche oder mehrerer Wochen Urlaub pro Jahr zustande kommen.

Die **Beschäftigungslage** wirkt auf die Länge und auf die Dauer der Arbeitswege in erster Linie dadurch, dass bei hoher Arbeitslosigkeit die Arbeitgeber eher ihren Arbeitskräftebedarf mit Arbeitskräften aus näherer Umgebung decken können. Die Arbeitnehmer haben auf solchen Anbieter-Arbeitsmärkten weniger Auswahlmöglichkeiten und einen kleineren Spielraum zur Verwirklichung ihrer Präferenzen[1].

Übrige generelle **Änderungen der Arbeitswelt** verändern (dh. verbessern oder verschlechtern) die Voraussetzungen zur Integration der Berufs- und Privatsphäre - und sind somit dafür mitentscheidend, ob im relativen Vergleich zu heute sich eher das Modell der segmentierten oder integrierten Lebensweise durchsetzen wird. Diese Frage kann im Moment nicht abschliessend beantwortet werden. Die Antwort hat u.a. damit zu tun, ob die oben angesprochenen Gegensätze zwischen beiden Bereichen sich noch weiter verstärken, oder ob sich Arbeit als solche in Zukunft in einer Richtung entwickeln wird, die ihre Integration in den privaten Alltag (oder umgekehrt) eher erlaubt.

1 Die Beschäftigungs- und/oder Wohnungsmarktlage bestimmen, ob die beiden Märkte Anbieter- oder Nachfragermärkte sind bzw. ob auf diesen Märkten eher die Anbieter oder die Nachfrager zur Durchsetzung ihrer unterschiedlichen Präferenzen fähig sein werden.

Diese Überlegungen zeigen, dass die Gesellschaft als Ganzes langfristig vor umfassenden und heute schwer prognostizierbaren **Änderungen der Arbeitswelt, der raumzeitlichen Organisationsprinzipien und des Verhältnisses zwischen der Arbeits- und Freizeit** steht. Die Auswirkungen dieser Änderungen auf die räumliche Verteilung der Aktivitätsstandorte und auf die Länge der Arbeitswege sind im Moment unklar und ambivalent. Es wird deshalb entscheidend sein, wie in den nächsten Jahren und Jahrzehnten die Folgeprobleme der Mobilität eingeschätzt werden bzw. ob ein **politischer Wille zur Reduktion der Fahrleistungen im Berufspendelverkehr und zum Ergreifen von Massnahmen** zur Verkürzung der Arbeitswege und zu ihrer Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bestehen bleibt.

6 MASSNAHMEN ZUR VERKÜRZUNG DER ARBEITSWEGE UND ZUR FÖRDERUNG DER SUBSTITUTION DER BERUFSPENDEL- DURCH WANDERUNGSMOBILITÄT

In diesem Kapitel sollen Massnahmen diskutiert werden, die einen Beitrag zur Verkürzung der Arbeitswege und zur Förderung der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität in Aussicht stellen. Von der Massnahmenart her gesehen werden in der Folge **weiche Informations- und Vermittlungsmassnahmen**, **wirtschaftliche Anreize**, **gesetzliche Regelungen** und/oder **staatliche Eigenleistungen** angesprochen.

In bezug auf die Auswahl der thematisierten Massnahmen waren die Verfasser bemüht, Wiederholungen zur bestehenden verkehrs- und siedlungsplanerischen Diskussionen zu vermeiden und eher auf **innovative Massnahmenvorschläge und -vorstellungen** einzutreten. Skizziert werden **denkbare Massnahmen zur Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität und zur Verkürzung der Arbeitswege**, wobei dies **nicht als eine Empfehlung der Verfasser zum Ergreifen aller dieser Massnahmen** missverstanden werden darf.

6.1 Weiche Informations- und Vermittlungsmassnahmen

Der gemeinsame Nenner weicher kommunikativer Massnahmen der Verkehrs- und Siedlungspolitik sind ihre **Freiwilligkeit, hohe Konsensfähigkeit, Akzeptanz und tiefe Kosten.** Hinzu kommen häufig auch grosse methodische Probleme bei der Überprüfung ihrer Wirkungen und Wirksamkeit. Möglicherweise ist es gerade diese 'Eigenschaftsmixtur', welche die weichen kommunikativen Massnahmen gegenwärtig als Kontrapunkte zu unbeliebten dirigistischen Zwangsmassnahmen populär macht.

Weiche kommunikative Massnahmen sollen das erwünschte Verhalten der mobilen und mobilitätsprägenden Akteure auf dem Wege der Wissensvermittlung und der Beeinflussung der dem Verhalten vorgelagerten Einstellungen herbeiführen. Als Relativierung dieses hypothetischen Wirkungsmechanismus muss befürchtet werden, dass **Werturteile und Emotionen** - für welche die Themen 'Verkehr' und 'Mobilität' bekanntlich einen idealen Nährboden darstellen - der Problemwahrnehmung, dem Problemwissen und den Einstellungen in Wirklichkeit **vorgelagert** sind. **Informationen** werden auf alle Fälle häufig selektiv wahrgenommen bzw. so **'herausgefiltert'**, dass sie die bestehenden Werturteile bestätigen.

Problematisch ist ebenfalls die Annahme einer zwingenden und eindeutigen Verknüpfung zwischen Wissen, Einstellungen und dem Verhalten der Akteure. Zahlreiche empirische Untersuchungen belegen **Widersprüche zwischen Wissen, Einstellungen und dem faktischen Verhalten.** Besonders wichtig ist deshalb ein möglichst **direkter Bezug von Aufklärungs- und Informationskampagnen zu Alltagserfahrungen und -handlungsmöglichkeiten** der Verkehrsteilnehmer.

Alleine aufgrund zusätzlicher Informationen werden vermutlich nur Akteure ihr Verhalten ändern, die vorher unter erheblichen Informationsdefiziten litten. Ob im Zusammenhang mit der hier diskutierten Arbeitsweg-Thematik den mobilen und mobilitätsprägenden Akteuren wirklich relevante Informationen fehlen - etwa über alternative und verfügbare Wohn- und Arbeitsplatzgelegenheiten, über OeV-Verbindungen zwischen Wohn- und Arbeitsort, über rekrutierbare geeignete Arbeitskräfte mit näheren Wohnorten etc. - muss eher bezweifelt werden. Schliesslich wirken weiche Massnahmen alleine nur dort, wo entweder ohnehin eine gewisse **latente Bereitschaft zum erwünschten Handeln bereits vorhanden** ist bzw. in Fällen, in denen die Akteure **keine eigenen ausgeprägten Handlungspräferenzen haben**.

Nach dieser skeptischen Einleitung fällt es schwer, sich reine Informationsmassnahmen vorzustellen, die die mobilen und mobilitätsprägenden Akteure zu Verhaltensänderungen in Richtung der kürzeren Arbeitswege und Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität bewegen würden. Noch am ehesten erfolgsversprechend erscheinen **Informationen über das Eigeninteresse der Arbeitgeber an kurzen Arbeitswegen der Angestellten** als eine möglicherweise bisher kaum ausgeschöpfte **Ressource zur Steigerung der unternehmerischen Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit**. Im Kapitel 5 wurde eine solche Strategie als **einzelbetriebliche Mobilitätsoptimierung** betitelt.

Wesentlich besser als reine Informationsmassnahmen schneiden verschiedene **Vermittlungsbemühungen** ab; vor allem weil die Vermittlungsangebote im Sinne der im Abschnitt 2.5 betonten notwendigen **Selektivität** gezielt an die in Frage kommenden Akteure herangetragen werden können. Ein Beispiel dazu ist hier die **arbeitswegverkürzende Wohnungstausch- bzw. Wohnungsvergabebörse,** auf die etwas ausführlicher im Abschnitt 6.5 eingegangen wird.

6.2 Positive und negative wirtschaftliche Anreize

Wirtschaftliche Anreize erscheinen in erster Linie zur Beeinflussung der arbeitswegwirksamen Entscheide der privaten Haushalte und weniger derjenigen der Arbeitgeber und Wohnungsanbieter geeignet. Bevor nun auf positive und negative Anreize eingegangen wird, die einen Beitrag zur Verkürzung der Arbeitswege und zur Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität leisten könnten, sollte man sich vergegenwärtigen, dass sich heute lange Arbeitswege unter Umständen finanziell auch 'lohnen' können. Gemeint sind hier die **steuerlichen Abzugsmöglichkeiten für die Arbeitswegkosten**, die aufgrund der unterschiedlichen Steuerpraxis der Kantone immer noch einen Anreiz zugunsten langer Autofahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort darstellen können. Die bisher gewährten Steuerabzüge für die IV-Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort sollten unter ökologischen Gesichtspunkten abgebaut werden; und zwar vor allem dann, wenn auch die Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut oder zumutbar ist.

Zu den Anreizen zur Förderung der Wanderungsmobilität gehören ferner Beiträge an die Umzugskosten oder ein eigentliches **Umzugsgeld**. Diese Massnahme ist sich nach Meinung der Verfasser nicht dazu geeignet, einen Beitrag zur Verkürzung der Arbeitswege und zur Reduktion der Fahrleistungen im Berufspendelverkehr zu leisten, weil nach den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' die Umzüge häufiger eine Verlängerung der Arbeitswege zur Folge haben. Eine nichtselektive Förderung der klein- und grossräumigen Wanderungsmobilität ohne ein entsprechendes Ziel der Verkürzung der Arbeitswege würde sich deshalb höchstwahrscheinlich kontraproduktiv auswirken.

Andere Massnahmen mit Anreizcharakter zeichnen sich weniger durch fehlende oder sogar falsche Wirksamkeit als durch ihre nichtgegebene Akzeptanz und Konsensfähigkeit aus. Dazu gehören namentlich eine stärkere **Besteuerung privater und firmeneigener Parkplätze** in Zupendlergebieten, Reduktion der **Zahl der Pflichtparkplätze** in den vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenenen Räumen und die Einführung **differenzierter Arbeitsplatzsteuern bzw. -abgaben** in Abhängigkeit vom Wohnort bzw. von der Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten.

Den wahrscheinlich wichtigsten und wirksamsten finanziellen Anreiz zur Förderung der kurzen Arbeitswege und Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität würde vermutlich eine allgemeine **Verteuerung der Mobilität in Form höherer Anschaffungs- und Betriebskosten für das Auto sowie höherer OeV-Tarife** darstellen. Obwohl diese Massnahme nicht spezifisch auf die Ziele der Verkürzung der Arbeitswege und der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität ausgerichtet ist und obwohl arbeitswegwirksame Entscheide der Haushalte gegenwärtig stärker von der Zeit als vom Geld abzuhängen scheinen, hätten höhere Mobilitätspreise sicher eine herabmindernde Wirkungen auf die Länge der Arbeitswege und auf die Fahrleistungen im Berufspendelverkehr.

6.3 Gesetzliche Regelungen

Griffige **direkte Rechtsvorschriften mit Bezug auf die Länge des Arbeitswegs** bzw. auf die Verkehrsmittelwahl im Berufspendlerverkehr (also zB. Vorschriften über die maximal zulässige Länge des Arbeitsweges, eine Vorschrift, nach welcher die Arbeitgeber nur Arbeitskräfte mit einem kurzen Arbeitsweg anstellen bzw. Wohnungsanbieter nur an die in der Nähe arbeitenden Mieter Wohnungen vermieten durften - oder sogar eigentliche 'Einheimischen-Wohn-' und '- Arbeitszonen' auf der Ebene der Richt- und Nutzungspläne) sind zur Zeit sowohl **unvorstellbar** als auch **unzweckmässig.** Es gibt aber zahlreiche **gesetzliche Regelungen mit indirekten Auswirkungen** auf die arbeitswegwirksamen Entscheide und auf die Fahrleistungen und Verkehrsmittelwahl im Berufspendelverkehr.

Der im letzten Abschnitt über finanzielle Anreize positiv gewürdigten Massnahme der generellen Mobilitätsverteuerung entsprechen in bezug auf die erzielten Effekte **Geschwindigkeitsreduktionen im Individualverkehr,** welche sich direkt auf den im Berufspendelverkehr sehr wichtigen Einflussfaktor 'Reisezeit' auswirken und sich zudem auch zur Erreichung anderer Ziele wie zB. des Abbaus von Luft- und Lärmbelastungen und der Erhöhung der Sicherheit ausnützen lassen. Eine wirksame Massnahme wäre auch die **Begrenzung der Parkplätze** in den vom öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Gebieten.

Weitere denkbare gesetzliche Massnahmen hängen mit den ungedeckten externen Kosten des Verkehrs und mit den im Abschnitt 5.2 angesprochenen verkehrserzeugenden bzw. -intensivierenden Auswirkungen der Bau- und Renovationsentscheide zusammen. Vor allem bei grösseren Neubau- und Renovationsvorhaben wäre es denkbar, die **Überprüfung ihrer Verkehrs- und Mobilitätswirksamkeit** zum Bestandteil des Baubewiligungsverfahrens mit Möglichkeiten zu entsprechenden Auflagen in bezug auf die Mietzinsgestaltung und Vergabeentscheide zu machen.

Von zentraler Bedeutung für die Länge des Arbeitswegs und für die Verkehrsmittelwahl im Berufspendelverkehr wären schliesslich auch **entmischungsabschwächende rechtliche Vorschriften im Bereich der Bau- und Zonenplanung.** Anzustreben wäre insbesondere eine **bessere Abstimmung regionaler Wohn- und Arbeitsplatzangebote.** Gefragt ist eine verstärkte Ausrichtung der Siedlungsstrukturen auf den öffentlichen und langsamen Verkehr in einem vernetzten System von mittelgrossen Städten und regionalen Zentren. In den Städten und regionalen Zentren muss die Ansiedlung von Arbeitsplätzen, Wohnungen, Versorungs- und Freizeiteinrichtungen nachhaltig und mit dem koordinierten Engagement der öffentlichen Hand gefördert werden. An den Agglomerationsrändern müssen die Bauzonen begrenzt und teilweise sogar redimensioniert werden. Der Zusammenarbeit zwischen den kantonalen, regionalen und kommunalen Behörden kommt bei der Realisierung dieser Strategie eine entscheidende Bedeutung zu. Voraussetzung für die Wirksamkeit der Massnahme ist der **politische Wille zu einer verbesserten Abstimmung von Wohnen, Arbeiten und anderen Grundfunktionen.**

Weitergehenden Vorstellungen und theoretischen Wunschbildern laufen gleichermassen die Gesetzmässigkeiten der funktional-räumlichen Spezialisierung, marktwirtschaftliche Erfordernisse, rechtliche Rahmenbedingungen der Handels- und Gewerbe- sowie Niederlassungsfreiheit und individuelle Präferenzen der Akteure zuwider.

6.4 Staatliche Eigenleistungen

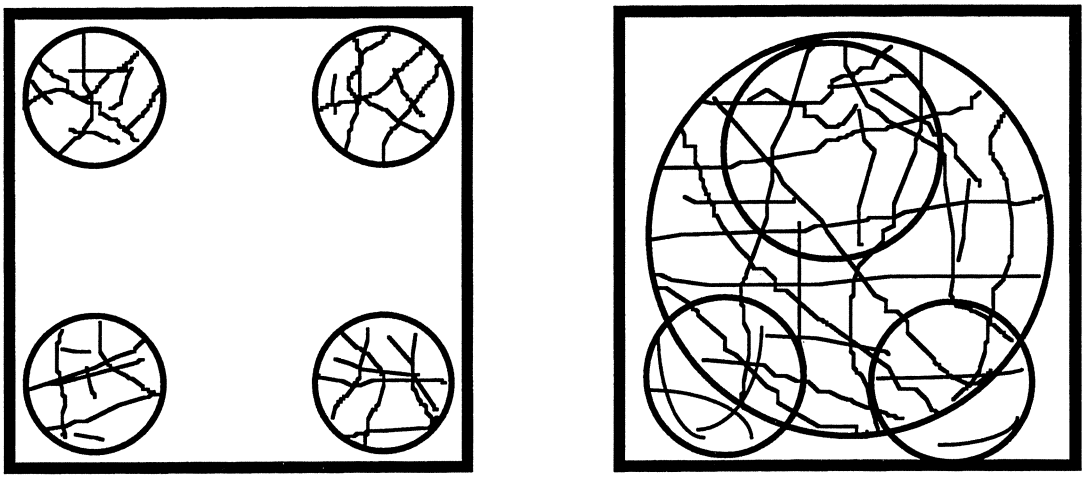
Auch die öffentliche Hand bzw. der Staat ist ein mobilitätsprägender Akteur, der eine Reihe arbeitswegwirksamer Entscheide trifft. So ist die **öffentliche Hand ua. auch eine wichtige Arbeitgeberin und Wohnungseigentümerin**; ferner subventioniert sie den Wohnungsbau anderer Eigentümer, denen im Austausch für die gewährten Verbilligungszuschüsse verschiedene arbeitswegwirksame Mietzins- und Vergabe-Auflagen gemacht werden könnten. Obwohl darüber keine sekundärstatistischen Daten erhoben wurden, vermuten die Verfasser, dass die **öffentliche Hand** in beiden oben angesprochenen Zusammenhängen das **Kriterium 'kurze Arbeitswege' bzw. 'wohnungsnahes Arbeiten' stärker als privatwirtschaftliche Akteure gewichtet**.

Bei der Vergabe zahlreicher Verwaltungsstellen wird zB. von den Bewerbern Wohnsitz in der Arbeitsgemeinde verlangt. Auch bei der Vergabe von kommunalen oder genossenschaftlichen Wohnungen erhalten die in der Wohngemeinde arbeitenden Bewerber bei gleicher Eignung Vorzug. Der Wunsch nach der Deckungsgleichheit des Wohn- und Arbeitsortes bei Angestellten und Mietern der öffentlichen Hand wird aber nicht durch möglichst geringe Fahrleistungen im motorisierten Berufspendelverkehr, sondern zum Beispiel durch steuerliche Argumente begründet. In diesem Sinne **fehlt bislang ein klares Bekenntnis und entsprechende Anstrengungen der öffentlichen Hand zugunsten kurzer Arbeitswege bzw. des wohnungsnahen Arbeitens**. So könnten zB. auch kommunale Grundstücke im Baurecht zu vorteilhaften Konditionen an bauwillige Organisationen und Gruppen abgeben, die sich zum wohnungsnahen Arbeiten und/oder zum freiwilligen Verzicht auf das Auto bzw. zum eingeschränkten kollektiven Autogebrauch (zB. car-sharing) verpflichten[1].

Von grosser Bedeutung für die Länge der Arbeitswege und für die Fahrleistungen im Berufspendelverkehr ist die **Verkehrsinfrastruktur**; davon zeugen ua. die in den Kapiteln 2-4 diskutierten Unterschiede zwischen zentralen und peripheren Kontexten sowie der Umstand, dass in letzter Zeit die Durchschnittsdistanzen im Berufspendelverkehr aufgrund von Ausbauten im Strassennetz und im öffentlichen Verkehr stark zugenommen haben. Die **Entwicklung** ging im allgemeinen **von einer Verkehrsinfrastruktur der kurzen Arbeitswege** (niedrige Raumdurchlässigkeit, erlaubt grösstenteils kurze Arbeitswege innerhalb kleinerer voneinander getrennter Arbeitsmarkt- bzw. Pendlerregionen) **zu einer Verkehrsinfrastruktur der beliebigen Verknüpfbarkeit aller Wohnorte und Arbeitsplätze** innerhalb wesentlich grösserer und voneinander kaum noch abgrenzbarer Arbeitsmarkt-Grossregionen (sehr hohe allgemeine Raumdurchlässigkeit, die gute Voraussetzungen sowohl für kurze als auch lange Arbeitswege bietet).

1 Problematisch wird diese Regelung sobald die Nutzerin oder der Nutzer den Arbeitsplatz ändert und zB. auf ein Auto angewiesen ist. Auch ist davon auszugehen, dass die Gemeinden und die Kantone die Wohnsitzpflicht für ihre Angestellten in Zukunft lockern werden.

Darstellung 6-1: Entwicklung von kleineren abgrenzbaren Arbeitsmarkt- bzw. Pendlerregionen (linke Bildhälfte) zu sich überlappenden Arbeitsmarkt-Grossregionen (rechte Bildhälfte)



früher heute

Wenn dieser **Zustand und Ausbaustandard der nahezu totalen Raumdurchlässigkeit im privaten und öffentlichen Verkehr** einmal erreicht ist, verlieren weitere Ausbauten der Verkehrsinfrastruktur ihre raumgestaltende Bedeutung.

Natürlich ist die Vorstellung illusorisch, nach welcher es möglich wäre, innerhalb bestehender Arbeitsmarkt-Grossregionen Berufspendelmöglichkeiten über längere Distanzen zu unterbrechen bzw. sogar zu verunmöglichen. Solche Bestrebungen hätten nämlich nicht nur ihre positive Auswirkungen auf Fahrleistungen und verkehrsinduzierte Umweltbelastungen, sondern ebenfalls viele gewichtige Nachteile bzw. Kosten. Gleichwohl wäre es aber zumindest theoretisch denkbar, mit Massnahmen wie **Geschwindigkeitsregelungen, Dimensionierung und Kapazität der Verkehrswege, Verkehrslenkung, Verkehrsfluss- und Verkehrsstaumanagement, Pförtneranlagen** etc. kürzere Arbeitswege wieder leichter und längere Arbeitswege etwas schwieriger zu machen - oder alternativ dazu für die langen Arbeitswege zwingender als heute die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel zur Voraussetzung zu machen. Im Gegensatz zu dieser theoretischen Möglichkeit hat die **Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der öffentlichen Hand in letzten Jahren ohne Rücksicht auf die Verkehrsmittelwahl alle Pendelmöglichkeiten über lange Distanzen erleichtert** und somit die auch aus anderen Gründen vorhandenen Entmischungstendenzen noch zusätzlich verstärkt.

Tabelle 6-2: Übersicht möglicher Massnahmen zur Förderung der kurzen Arbeitswege und zur Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität

Massnahme	Wirksamkeit	Konsensfähigkeit	Gesamtbeurteilung
weiche Informations- und Vermittlungsmassnahmen			
Öffentlichkeitsarbeit für kurze Arbeitswege bzw. für das wohnungsnahe Arbeiten	?	++	ist notwendig, genügt nicht alleine
arbeitswegverkürzende Wohnungstausch- und Wohnungsvergabebörse	++	+	ein Pilotprojekt sollte realisiert werden
Förderung der Integration der Neuzuzüger in den Gemeinden	+	++	unklar, ob Umzugsbereitschaft dann stärker wäre
wirtschaftliche Anreize			
Abbau steuerlicher Abzugsmöglichkeiten für Arbeitswegkosten	+	--	Bestrebungen dazu schon lange im Gange
Umzugsgeld	-	-	unselektive Förderung der Umzüge wäre kontraproduktiv
Besteuerung privater Parkplätze	++	--	z.Z. nicht realisierbar
höhere Parkplatzgebühren, Parkplatzbewirtschaftung	+	-	stossen teilweise auf starken Widerstand
differenzierte Arbeitsplatzabgaben in Abhängigkeit vom Wohnort- bzw. von der Verkehrsmittelwahl der Angestellten	++	---	z.Z. nicht realisierbar
allgemeine Mobilitätsverteurung in Form verschiedener Lenkungsabagen im MIV und höherer OeV-Tarife	++	+ bis --- Dosierung?	bei Lenkungsabgaben besteht ein Harmonisierungsbedarf mit anderen Ländern
gesetzliche Regelungen			
Geschwindigkeitsreduktionen im Individualverkehr	++	-	auch zum Erreichen anderer Ziele (zB. Sicherheit, Lärm) geeignet, jedoch auch volkswirtschaftliche Kosten
Reduktion der Parkplatzzahl in den vom OeV gut erschlossenen Zupendlergebieten	++	-	die Massnahme stösst teilweise auf starken Widerstand
Abstimmung regionaler Wohn- u. Arbeitsplatzangebote mit Massnahmen der Bauordnung und Zonenplanung	++	+ bis -	tragende konzeptionelle und überörtliche Regions- und Kantonsplanung notwendig
Überprüfung der Mobilitätswirksamkeit im Baubewilligungsverfahren; Bewilligung mit entsprechenden Auflagen	+	-	Mittel und langfristige Effekte fraglich
staatliche Eigenleistungen			
'Rückbau' und andere bauliche Massnahmen zur Unterbindung der Arbeitswege über längere Distanzen	++	--	z.Z. nur sehr schwer und punktuell realisierbar
Verkehrslenkungs- und Verkehrsflussmassnahmen zum Erschweren der Arbeitswege über längere Distanzen	+	-	stossen auf starken Widerstand
Wohnungsvermietung und Abgabe von Grundstücken im Baurecht an Haushalte, die freiwillig auf das Auto verzichten oder den Autogebrauch einschränken	+	?	ein Pilotprojekt sollte realisiert werden

6.5 Eine mögliche Massnahme zur Förderung der Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität: Die arbeitswegverkürzende Wohnungstausch- bzw. Wohnungsvergabebörse

6.5.1 Idee, bisherige Erfahrungen und Realisierungsmöglichkeiten

Angesichts der Ratlosigkeit im Zusammenhang mit der Bewältigung des Pendlerverkehrs in schweizerischen Agglomerationen sind auch unkonventionelle Konzepte und Ideen gefragt. Ein solches Konzept ist die Vorstellung der Substitution der Verkehrs- durch Wanderungsmobilität. Umgangsprachlich ausgedrückt sollte es für gewisse mobile Menschen und Haushalte möglich oder sogar attraktiv sein, sich entweder Wohnungen in grösserer Nähe ihrer Arbeitsplätze oder Arbeitsplätze in grösserer Nähe ihrer Wohnungen zu suchen. Natürlich kommen solche arbeitswegmotivierte Umzüge nicht für Haushalte mit vielen Mitgliedern und mehrfachen bzw. intensiven Bindungen an ihren gegenwärtigen Wohnort in Frage; aber gibt es nicht auch zahlreiche 'singles' mit schwacher Bindung an ihre eigentlich zufällig ausgewählte Schlafgemeinde, Menschen und Haushalte, die an ihrem gegenwärtigen Wohn- bzw. Arbeitsort aus verschiedenen Gründen unzufrieden sind und in der nächsten Zeit sowieso einen Wohnungs- und/oder Stellenwechsel vornehmen werden etc.

Die arbeitswegverkürzende Wohnungstausch- bzw. Wohnungsvergabebörse (WTB) ist eines der möglichen und bestgeeigneten Instrumente zur Realisierung bzw. Förderung der Substitution der Verkehrs- durch Wanderungsmobilität. WTB vergibt oder vermittelt Wohnungen nach den üblichen Kriterien und Gesichtspunkten nur oder primär an Menschen und Haushalte, die in der Nähe der angebotenen Wohnung arbeiten. Sie steht deswegen im Kontakt mit Gemeinden, Baugenossenschaften, Pensionskassen, Anlagefonds, Lebensversicherungen und anderen grossen institutionellen Anlegern und Wohnungsvermietern, die sich zB. für jeweils einen kleinen Prozentsatz ihrer Wohnungen von der WTB mögliche Mieter vorschlagen lassen. Neben reiner Wohnungsvermittlung ist die WTB auch allgemein für die Öffentlichkeitsarbeit und Förderung des Gedankens und der Handlungsmaximen 'kurze und/oder OeV-bewältigbare Arbeitswege' verantwortlich.

6.5.2 Mögliche Motivation, Probleme und ihre Konsequenzen

Die Verfasser gehen von der in der schriftlichen Haushaltsbefragung 'Wohnen, Mobilität, Arbeitsweg' bestätigten Annahme aus, dass sich genügend Haushalte von sich aus für einen arbeitswegverkürzenden Umzug interessieren. Die Durchführbarkeit der Aktion hängt in diesem Fall alleine von der Bereitschaft der institutionellen Anbieter zur Vermietung von Wohnungen unter Mitberücksichtigung des Postulats 'kurze und/oder OeV-bewältigbare Arbeitswege' - und diese sollte bei vielen institutionellen Eigentümern und/oder Vermietern unter gegenwärtigen Umständen eigentlich bereits gegeben oder auf alle Fälle zumindest in gewissem Ausmass mit geeigneten Mitteln 'herstell-' bzw. 'förderbar' sein.

6.5.3 Grobschätzung möglicher Entlastungspotentiale

- 30% aller Haushalte geben an, dass sie sich in den nächsten Jahren einen Umzug in eine andere Gemeinde des Kantons vorstellen können.
- 20 % aller Haushalte würden - wirksame Anreize und geeignete Wohnungen bzw. Arbeitsplätze vorausgesetzt - einen durch Arbeitswegverkürzung oder Umsteigemöglichkeit motivierten Standortwechsel auch tatsächlich vornehmen.
- Vorausgesetzt, dass der neue Arbeitsweg nach den Standortwechseln nur halb so lang ist, und dass in der Hälfte aller Fälle auf öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen wird, bedeutet ein Substitutionsakt durchschnittlich eine Reduktion auf 1/4 der alten MIV-Fahrleistung.
- Auch unter der Berücksichtigung des Umstandes, dass nach dem Umsteigen das Auto häufiger von den übrigen Haushaltsmitgliedern gebraucht werden kann und dass Verkehrsteilnehmer möglicherweise ihre geringere MIV-Fahrleistungen im Berufspendelverkehr in anderen Zusammenhängen kompensieren werden, verbleiben zusammenfassend ungefähr **5-10% bisheriger MIV-Berufspendelfahrleistungen**, die im Sinne eines theoretischen Entlastungspotentials mit Hilfe der arbeitswegverkürzenden Wohnungstausch- bzw. Wohnungsvergabebörse eingespart werden könnten.

6.6 Grenzen der Verkehrs- und Siedlungspolitik bei der Förderung der kurzen Arbeitswege und des wohnungsnahen Arbeitens

Zur Massnahmediskussion in diesem Kapitel soll schliesslich auch eine realistische Einschätzung der Möglichkeiten gehören, mittels verkehrs- und siedlungspolitischer Massnahmen auf die Fahrleistungen und Verkehrsmittelwahl im Berufspendelverkehr Einfluss auszuüben. Eine diesbezügliche Einschätzung kann vor dem Hintergrund obiger Ausführungen nicht anders als ernüchternd ausfallen, sind doch die **Siedlungsstruktur, Mobilitätsbedürfnisse und Verkehr abgeleitete (derivative) und träge Konsequenzen unserer Lebensweise, Arbeitswelt und unseres gesamten Wirtschaftssystems.**

In einer stark vereinfachten Sicht kann davon ausgegangen werden, dass kurze und/oder OeV-bewältigbare Arbeitswege auf der einen Seite technische und auf der anderen Seite wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Voraussetzungen haben. Zu den wichtigsten technischen Voraussetzungen der Arbeitswegverkürzungen gehört der quantitative Ausgleich zwischen der Zahl verfügbarer Wohnungen und Arbeitsplätze innerhalb kleinerer Arbeitsmarktregionen. Die 'Entmischung' zwischen den Grundfunktionen Wohnen und Arbeiten müsste abgeschwächt bzw. einer kleinräumigen Durchmischung dieser beiden Grundfunktionen weichen. Ferner bräuchte es genug freie Wohnungen und Arbeitsplätze, damit die notwendigen Wohn- und Arbeitsortwechsel realisiert werden können. In Analogie dazu gehören zB. ein Ausbau der OeV-Kapazitäten, eine selektive Verdichtung der Aktivitätsstandorte in Richtung der OeV-bedienbaren Siedlungsstrukturen und eine Nachfrageverstetigung durch flexiblen Arbeitsbeginn bzw. verschiedene Gleitzeitregelungen zu den wichtigsten technischen Voraussetzungen der vermehrten OeV-Bewältigbarkeit der Arbeitswege.

Bereits diesen technischen Voraussetzungen der kurzen und/oder OeV-bewältigbaren Arbeitswege stehen gewichtige Hemmnisse und Interessen verschiedener Akteure entgegen. Die fortschreitende wirtschaftliche Internationalisierung und technologische Innovationen zwingen die Unternehmen und Volkswirtschaften zu unaufhörlichen Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen, die eng mit der mit der 'Entmischung' als Gegenpol zu der aus ökologischen Gründen erforderlichen 'Durchmischung' verknüpft sind. Geltendes Recht und partikuläre Einzelinteressen standen den bisherigen Verdichtungsbemühungen entgegen und führten zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und Wohngelegenheiten an Lagen, die vom öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen sind.

Aber auch wenn die kurzen und/oder OeV-bewältigbaren Arbeitswege technisch machbar wären, stehen ihnen noch zahlreiche weitere wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Hindernisse im Wege. In dem durch bestehende rechtliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Rahmenbedingungen abgesteckten 'Korsett' können mit hohem Aufwand und entsprechenden Kosten technische Möglichkeiten dafür geschaffen werden, dass die Arbeitswege kürzer und/oder häufiger OeV-bewältigbar werden. **Es werden aber nachwievor wirtschaftliche, soziale und**

gesellschaftliche Voraussetzungen dafür fehlen, dass von den technischen Möglichkeiten zu kurzen und/oder OeV-bewältigbaren Arbeitswegen von den mobilitätsprägenden und mobilen Akteuren in grosser Zahl auch tatsächlich Gebrauch gemacht wird: So ist zB. entfremdete Arbeit schlecht in die übrigen Lebenszusammenhänge integrierbar und einer häufigeren Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel im Berufspendlerverkehr stehen wachsende Flexibilitäts-, Spontanitäts- und Individualitätsbedürfnisse und -erfordnisse im Wege.

In der Verkehrs- und Siedlungsplanung braucht es unter diesen Umständen ein erweitertes Verständnis der Wirkungsweise und Effizienz von Massnahmen sowie der Beziehung zwischen Ursachen und Lösungen der Verkehrsprobleme. Die eigentlichen bzw. bislang diese Bezeichnung tragenden Mittel der Verkehrs- und Siedlungspolitik reichen für die Lösung bestehender Probleme bei weitem nicht aus. Notwendig wären **umfassende wirtschaftliche, soziale und gesellschaftliche Veränderungen**, zu denen den hochentwickelten Gesellschaften an der Schwelle zum nächsten Jahrtausend trotz zahlreicher immer deutlicher zutage tretender und existenzbedrohlicher Probleme Mut, Fantasie, Lernbereitschaft und Konsensfähigkeit zu fehlen scheint.

7 UMSETZUNG DER UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

Obige Ausführungen in den Kapiteln 5 und 6 zeugen davon, dass eine **direkte verkehrs- und siedlungspolitische Umsetzung der Untersuchungsergebnisse nicht einfach** sein wird. Unter gegenwärtigen Rahmenbedingungen besteht ein **Widerspruch zwischen dem kollektiv-ökologischen Interesse der Gesellschaft** an der Reduktion der MIV-Pendelfahrleistungen und zwischen dem **individuellen Interesse an der Nutzenoptimierung** im Sinne der gleichzeitigen Ausnützung der Angebote und Möglichkeiten in verschiedenen zT. weit auseinanderliegenden Aktivitätsräumen.

Die **meisten wirksamen Massnahmen** zur Förderung der kurzen Arbeitswege und Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität sind unter Berücksichtigung heutiger wirtschaftlicher und politischer Rahmenbedingungen **nicht akzeptanz- und konsensfähig**. Einzelne Massnahmen bergen zudem das Risiko in sich, interventionistisch und ungezielt zu wirken sowie von unerwünschten Nebeneffekten begleitet zu werden. Massnahmen, die aufgrund ihrer höheren Akzeptanz und Konsensfähigkeit realisierbar wären, reichen - insbesondere vor dem Hintergrund weiterer sich abzeichnender Verkehrszunahmen - bei weitem nicht aus, um die erforderlichen Verkehrsentlastungen zu gewährleisten.

Wie kann man unter diesen Umständen die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung verkehrs- und siedlungspolitisch umsetzen? Die Verfasser zeichnen in der Folge die Umrisse einer Umsetzungsstrategie, die drei verschiedene Stossrichtungen in sich vereint.

7.1 Bekräftigung 'alter' Massnahmenvorschläge mit breitem Wirkungsspektrum

Eine erste Umsetzungsstossrichtung ergibt sich aus der Eignung alter bzw. bekannter verkehrs- bzw. siedlungspolitischer Massnahmen mit breitem Wirkungsspektrum zur Erreichung der in dieser Untersuchung spezifisch diskutierten Ziele 'kurze und/oder OeV-bewältigbare Arbeitswege' und 'Substitution der Berufspendel- durch Wanderungsmobilität'. Diese Massnahmen haben nach Meinung der Verfasser in dem Sinne einen absoluten Vorrang, als sie grundsätzliche verkehrs- und siedlungspolitische Weichenstellungen betreffen, ohne die alle übrigen Massnahmenvorschläge zu 'technischen Kniffen' ohne erhoffte und erforderliche Breitenwirkung verkommen. Von den in der Tabelle 6-2 enthaltenen Massnahmenvorschlägen gehören in diese Gruppe die allgemeine Mobilitätsverteuerung und Geschwindigkeitsbegrenzungen, Verkehrslenkungsmassnahmen und eine restriktivere Parkplatzbewirtschaftung im motorisierten Individualverkehr.

7.2 Neue innovative Massnahmen

Von den im Kapitel 6 formulierten Anregungen können am ehesten die im Abschnitt 6.5 ausführlicher beschriebene arbeitswegverkürzende Wohnungstausch- und -vergabebörse, die Idee der Überprüfung der Verkehrs- und Mobilitätswirksamkeit im Baubewilligungsverfahren mit zielkonformen Mietzinsgestaltungs- und Vergabeauflagen und schliesslich der Vorschlag zur Belohnung des freiwilligen Autoverzichts oder einer freiwilligen Einschränkung im Autogebrauch durch Vermietung günstiger Wohnungen und Abgabe der Grundstücke im Baurecht einen gewissen innovativen Charakter für sich beanspruchen.

7.3 Stärkere Beachtung der qualitativen Abstimmung zwischen der regionalen Bevölkerungsstruktur sowie Wohn- und Arbeitsplatzangeboten

Eine weitere Schlussfolgerung aus dem vorliegenden Forschungsprojekt betrifft das Ungenügen der quantitativen Gleichgewichte zwischen der Zahl der Einwohner im erwerbsfähigen Alter sowie den regionalen Wohnungs- und Arbeitsplatzangeboten als Voraussetzung der kurzen Arbeitswege. Ebenso wichtig sind (wären) qualitative Abstimmungen zwischen diesen drei Bereichen, die zB. mit Hilfe entmischungsabschwächender rechtlicher Vorschriften im Bereich der Bau- und Zonenplanung erreicht werden könnten. Voraussetzung ist hier allerdings der politische Wille zur überörtlichen Zusammenarbeit und zu einer tragenden konzeptionellen Regions- und Kantonsplanung.

8 LITERATURLISTE

AREND M.: Bereitschaft zur Änderung der Mobilität und Verkehrsmittelwahl, Zürich 1987

BASSAND M., BRULHARDT M.-C., HAINARD F., SCHULER M.: Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité. Lausanne 1985

DIETRICH, W.: Regionale Arbeitsmobilität - Der Beitrag der Pendelmobilität zum erwerbsbezogenen Mobilitätssystem, Schriftenreihe IVT, Nr. 77, ETHZ, Zürich 1989

FREY R.L.: Von der Stadt- zur Landflucht. Bern 1981

GOTTARDI G., HAUTZINGER H.: Bisherige Entwicklung und aktueller Stand der Verkehrsmobilität in der Schweiz. Zürich 1990

GOTTARDI G., HAUTZINGER H.: Untersuchung von Gesetzmässigkeiten des individuellen Mobilitätsverhaltens. Zürich 1987

GÜLLER P. ET. AL.: Agglomerationsstudie Bern. Bern 1987

HAAG F., ORBAN B., WYSS M.: Interregionale Migration in der Schweiz. Zürich 1976

IREC, BFS, BRP; Typologie der Gemeinden der Schweiz. Statistische Berichte. Bern 1988

MACKENSON, R. VANBERG, M., KRAEMER, K., Probleme regionaler Mobilität. Göttingen 1975

9 ANHÄNGE

9.1 Haushalts- und Personenbogen der schriftlichen Haushaltsbefragung

9.2 Orientierung über den Materialien- und Gemeindeband als Ergänzung dieses Hauptberichtes

synergo
JENNI + GOTTARDI AG

Fraumünsterstrasse 23
Postfach 4925
8022 Zürich
Tel. 01/211 40 12

SCHRIFTLICHE HAUSHALTSBEFRAGUNG "WOHNEN, MOBILITÄT UND ARBEITSWEG"

Teil 1: Haushaltsbogen

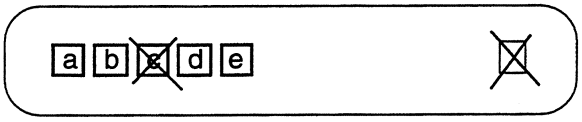
Im Auftrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED),
der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)
sowie der Kantone Bern, Thurgau, St. Gallen und Zürich

Bitte diesen Fragebogen in den nächsten Tagen ausfüllen und im beigelegten frankierten Rückantwortcouvert zurücksenden.

Wegleitung zum Ausfüllen des Fragebogens

Überall dort, wo wir von Ihnen eine Antwort erwarten, finden Sie weisse Kästchen.

Bei den meisten Fragen können sie eine der vorgegebenen Anwortmöglichkeiten wählen, indem Sie eines der mit Buchstaben versehenen oder der leeren rechteckigen Kästchen ankreuzen. Das sieht dann wie folgt aus:



Dort, wo Sie bei anderen Fragen grössere rechteckige Kästchen vorfinden, bitten wir Sie um die Eintragung der entsprechenden Zahlen oder Antworten. Dazu nachstehend ebenfalls ein Beispiel:

Bei einigen Fragen haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort in Stichworten oder in kurzen Sätzen frei zu formulieren. Verwenden Sie bitte nach Möglichkeit die Blockschrift!

Detaillierte Anweisungen zur Beantwortung einzelner Fragen sind wie dieser Abschnitt kursiv gedruckt.

Falls Sie einige Fragen kommentieren oder ausführlichere Antworten geben möchten, verwenden Sie bitte ein zusätzliches Blatt Papier und legen es dem Fragebogen bei.

Bitte beantworten Sie die Fragen in der vorgegebenen Reihenfolge. Überspringen Sie eine oder mehrere Fragen nur dann, wenn Sie darum ausdrücklich gebeten werden. Sie finden in diesem Fall rechts von Ihrer Antwort einen Pfeil (➔), gefolgt vom Hinweis, welche Frage Sie als die nächste beantworten sollen. Ohne einen solchen Pfeil sollten Sie immer mit der nächsten Frage fortfahren.

1. Wieviele Personen leben mit Ihnen zusammen im gleichen Haushalt ?

Bitte zählen Sie auch solche Personen dazu, die mit Ihnen normalerweise wohnen, sich aber zur Zeit zB. im Urlaub oder im Krankenhaus befinden.

- ich lebe alleine ☐ → ***bitte weiter mit Frage 3***
- ich lebe zusammen mit 1 weiteren Person ☐
- ich lebe zusammen mit 2 weiteren Personen ☐
- ich lebe zusammen mit 3 weiteren Personen ☐
- ich lebe zusammen mit 4 oder mehr weiteren Personen ☐

2. Wer sind die Personen, welche mit Ihnen zusammen im gleichen Haushalt wohnen ?

In der obersten Zeile die zutreffende Antwort ankreuzen, sonst bitte überall die entsprechende Anzahl eintragen!

mein (Ehe-)Partner/meine (Ehe-)Partnerin ja ☐ nein ☐

	Anzahl
• Kinder im Alter von 14 Jahren oder jünger	☐
• Kinder im Alter zwischen 14 und 18 Jahren	☐
• Kinder im Alter von mehr als 18 Jahren	☐
• weitere erwachsene Personen	☐

3. Wohnen Sie gegenwärtig in Miete oder im Eigentum ?

Bitte zutreffende Antwort ankreuzen und die entsprechende Zimmerzahl eintragen!

Ich wohne/Wir wohnen zur Zeit als ...

☐ Mieter in einem Mehrfamilienhaus in einer Wohnung	mit	☐	Zimmern
☐ Mieter in einem Einfamilienhaus	mit	☐	Zimmern
☐ Eigentümer in eigener Eigentumswohnung	mit	☐	Zimmern
☐ Eigentümer im eigenen Einfamilienhaus	mit	☐	Zimmern
☐ Eigentümer im eigenen Mehrfamilienhaus in einer Wohnung	mit	☐	Zimmern

4. Wieviel Mietzins pro Monat kostet gegenwärtig Ihre Wohnung bzw. Ihr Haus ?

zZ. bezahlter Mietzins inkl. Nebenkosten *(zutreffende Antwort ankreuzen):*

- weniger als 500.- Fr. im Monat ☐
- 500 bis 1000.- Fr. im Monat ☐
- 1001 bis 1500.- Fr. im Monat ☐
- 1501 bis 2000.- Fr. im Monat ☐
- 2001 bis 2500.- Fr. im Monat ☐
- 2501 bis 3000.- Fr im Monat ☐
- über 3000.- Fr. im Monat ☐
- Ich/Wir wohne(n) zZ. in keinem Mietobjekt ☐

5. Wieviele Einrichtungen bzw. Angebote gibt es in der Nähe Ihrer Wohnung bzw. Ihres Hauses ?

Bitte in jeder Vierergruppe eine der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ankreuzen!

	in nächster Umgebung (0-1km)	etwas weiter entfernt (1-3 km)
• Lebensmittelgeschäfte	a b c d	a b c d
• Einkaufszentren	a b c d	a b c d
• Kinos, Theater	a b c d	a b c d
• Schulen	a b c d	a b c d
• Kindergärten	a b c d	a b c d
• Kinderspielplätze	a b c d	a b c d
• Krankenhäuser, Pflegeheime	a b c d	a b c d
• Parks, Erholungsgebiete	a b c d	a b c d
• OeV-Haltestellen (Tram+Bus)	a b c d	a b c d
• OeV-Haltestellen (Bahn)	a b c d	a b c d

a *bedeutet "keine"*

b *bedeutet "1-2"*

c *bedeutet "3-5"*

d *bedeutet "mehr als 5"*

6. Leben in Ihrem Haushalt auch schulpflichtige Kinder ?

ja ☐ nein ☐ → ***bitte weiter mit Frage 8***

7. Können Sie bitte für jedes schulpflichtige Kind, welches in Ihrem Haushalt lebt, die ungefähre Länge seines Schulweges und sein häufigstes Verkehrsmittel angeben ?

	Schulweglänge in km *(bitte eintragen)*	häufigstes Verkehrsmittel *(bitte ankreuzen)*
• 1. Kind	☐	a b c d e
• 2. Kind	☐	a b c d e
• 3. Kind	☐	a b c d e
• 4. Kind	☐	a b c d e

a *bedeutet "zu Fuss"*
b *bedeutet "Velo"*
c *bedeutet "öffentliche Verkehrsmittel"*
d *bedeutet "Töffli/Mofa"*
e *bedeutet "Auto oder Motorrad"*

8. Welche Verkehrsmittel stehen Ihnen und (falls vorhanden) weiteren Angehörigen Ihres Haushalts zur Verfügung ? Falls sich darunter mindestens ein Auto, ein Motorrad oder ein Töffli befindet, können Sie auch angeben, wieviel Kilometer damit im Jahre 1991 zurückgelegt wurden ?

	Anzahl	1. Fahrzeug (falls vorh.)	2. Fahrzeug (falls vorh.)	3.Fahrzeug (falls vorh.)
• Auto(s)	☐	☐ km	☐ km	☐ km
• Motorrad(räder)	☐	☐ km	☐ km	☐ km
• Töffli/Mofa(s)	☐	☐ km	☐ km	☐ km
• Velo(s)	☐			

Bitte auch die letzte Fragebogenseite beachten →

Somit sind Sie am Ende des Haushaltsbogens angelangt. Wir bitten Sie nun

- auch einen der beiden Personenbogen mit ungerader Schlussnummer (1,3,5,7 oder 9) in Ihrem Namen auszufüllen und

- den zweiten Pesonenbogen mit gerader Schlussnummer (0,2,4,6 oder 8) an ein anderes Mitglied Ihres Haushaltes zum Ausfüllen weiterzugeben. Falls Sie in Ihrem Haushalt

a) alleine leben, füllen Sie nur Ihren eigenen Personenbogen aus

b) zusammen mit einem Partner leben, sollte der zweite Personenbogen von diesem Partner bzw. dieser Partnerin ausgefüllt werden; und zwar unabhängig davon, wie alt er/sie ist, ob Sie verheiratet sind und ob in Ihrem Haushalt noch weitere Personen leben

c) ohne Partner aber zusammen mit weiteren Familienangehörigen wie Kinder, Eltern und/oder Geschwister leben, sollte der zweite Fragebogen von dem- bzw. derjenigen Ihrer Familienangehörigen ausgefüllt werden, der/die zwischen 25 und 60 Jahre alt ist und mit dem/der Sie in den nächsten Jahren mit grosser Wahrscheinlichkeit im gleichen Haushalt zusammenbleiben werden.
Falls in Ihrem Haushalt niemand diese beiden Bedingungen erfüllt, füllen Sie nur Ihren eigenen Personenbogen aus. Falls in Ihrem Haushalt mehrere Familienangehörige diese Bedingungen erfüllen, so dürfen Sie selber bestimmen, wer den zweiten Personenbogen ausfüllen soll.

d) zusammen mit einem/einer oder mehreren Bekannten in einer Wohngemeinschaft leben, sollte der zweite Personenbogen von demjenigen bzw. derjenigen Ihrer Mitbewohner(innen) ausgefüllt werden, der/die zwischen 25 und 60 Jahre alt ist und mit dem/der Sie auch in den nächsten Jahren mit grosser Wahrscheinlichkeit im gleichen Haushalt zusammenbleiben werden. Falls in Ihrem Haushalt niemand diese beiden Bedingungen erfüllt, füllen Sie nur Ihren eigenen Personenbogen aus. Falls in Ihrem Haushalt mehrere Mitbewohner(innen) diese Bedingungen erfüllen, so dürfen Sie selber bestimmen, wer den zweiten Personenbogen ausfüllen soll.

Können Sie uns an dieser Stelle noch notieren, was in Ihrem Fall mit dem zweiten Personenbogen geschieht?

Der zweite Personenbogen wird nicht ausgefüllt, weil

☐ ich alleine lebe

☐ kein weiteres Haushaltsmitglied die obengenannten Bedingungen erfüllt

Der zweite Personenbogen wird ausgefüllt

☐ von meinem Partner/meiner Partnerin

☐ von einem meiner Familienangehörigen im Alter zwischen 25- und 60 Jahren, mit dem/der ich auch in den nächsten Jahren mit grosser Wahrscheinlichkeit im gleichen Haushalt zusammenbleiben werde

☐ von einem/einer meiner Mitbewohner(innen) im Alter zwischen 25- und 60 Jahren, mit dem/der ich auch in den nächsten Jahren mit grosser Wahrscheinlichkeit im gleichen Haushalt zusammenbleiben werde

Somit sind wir am Schluss des Haushaltsbogens angelangt. Sie sollten nun auch Ihren Personenbogen ausfüllen und zusätzliche Personenbogen (falls beiliegend) an weitere Mitglieder Ihres Haushaltes zur Beantwortung verteilen. Vielen Dank !

synergo
JENNI + GOTTARDI AG

Fraumünsterstrasse 23
Postfach 4925
8022 Zürich
Tel. 01/211 40 12

SCHRIFTLICHE HAUSHALTSBEFRAGUNG "WOHNEN, MOBILITÄT UND ARBEITSWEG"

Teil 2: Personenbogen

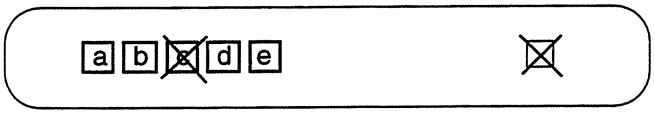
Im Auftrag des Eidg. Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes (EVED),
der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)
sowie der Kantone Bern, Thurgau, St. Gallen und Zürich

Bitte diesen Fragebogen in den nächsten Tagen ausfüllen und im beigelegten frankierten Rückantwortcouvert zurücksenden.

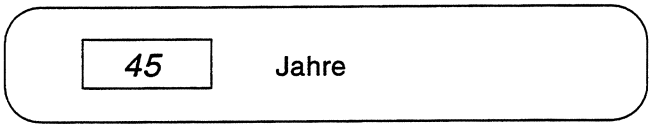
Wegleitung zum Ausfüllen des Fragebogens

Überall dort, wo wir von Ihnen eine Antwort erwarten, finden Sie weisse Kästchen.

Bei den meisten Fragen können sie eine der vorgegebenen Anwortmöglichkeiten wählen, indem Sie eines der mit Buchstaben versehenen oder der leeren rechteckigen Kästchen ankreuzen. Das sieht dann wie folgt aus:



Dort, wo Sie bei anderen Fragen grössere rechteckige Kästchen vorfinden, bitten wir Sie um die Eintragung der entsprechenden Zahlen oder Antworten. Dazu nachstehend ebenfalls ein Beispiel:



Bei einigen Fragen haben Sie die Möglichkeit, Ihre Antwort in Stichworten oder in kurzen Sätzen frei zu formulieren. Verwenden Sie bitte nach Möglichkeit die Blockschrift!

Detaillierte Anweisungen zur Beantwortung einzelner Fragen sind wie dieser Abschnitt kursiv gedruckt.

Falls Sie einige Fragen kommentieren oder ausführlichere Antworten geben möchten, verwenden Sie bitte ein zusätzliches Blatt Papier und legen es dem Fragebogen bei.

Bitte beantworten Sie die Fragen in der vorgegebenen Reihenfolge. Überspringen Sie eine oder mehrere Fragen nur dann, wenn Sie darum ausdrücklich gebeten werden. Sie finden in diesem Fall rechts oder unterhalb von Ihrer Antwort einen Pfeil (➔), gefolgt vom Hinweis, welche Frage Sie als die nächste beantworten sollen. Ohne einen solchen Pfeil sollten Sie immer mit der nächsten Frage fortfahren.

1. Wenn Sie alles in allem betrachten, wie zufrieden sind Sie mit Ihrer heutigen Wohnung bzw. mit Ihrem heutigen Haus ?

- sehr zufrieden ☐
- zufrieden ☐
- teils / teils ☐
- unzufrieden ☐
- sehr unzufrieden ☐

2. Wie wichtig sind für Sie folgende Gesichtspunkte, um sich in einer Wohnung (in einem Haus) ganz allgemein wohl zu fühlen ?

Bitte machen Sie bei dieser Frage ein Kreuz in jeder Zeile !

• Anzahl Zimmer bzw. ein genügendes Platzangebot	a	b	c	d	e
• Komfort und zeitgemässe Wohnungsausstattung	a	b	c	d	e
• schöne Aussicht und Besonnung	a	b	c	d	e
• ruhige Wohnlage, kein Lärm	a	b	c	d	e
• gute Architektur und attraktive Nahumgebung	a	b	c	d	e
• gute Beziehungen zu den Nachbarn	a	b	c	d	e
• kurzer Arbeitsweg, ein Arbeitsplatz in der Nähe des Wohnortes	a	b	c	d	e
• Wohnsicherheit, keine Angst vor unerwarteter Kündigung	a	b	c	d	e
• günstiger Mietzins	a	b	c	d	e

a *bedeutet "sehr wichtig"*
b *bedeutet "wichtig"*
c *bedeutet "teils / teils"*
d *bedeutet "unwichtig"*
e *bedeutet "ganz unwichtig"*

• andere wichtige Gesichtspunkte *(bitte stichwortartig aufzählen):*

.....

.....

.....

.....

.....

3. Und wie bewerten Sie Ihre heutige Wohnung bzw. Ihr heutiges Haus in bezug auf diese Gesichtspunkte ?

Bitte machen Sie bei dieser Frage ein Kreuz in jeder Zeile !

• Anzahl Zimmer bzw. ein genügendes Platzangebot	a b c d e
• Komfort und zeitgemässe Wohnungsausstattung	a b c d e
• schöne Aussicht und Besonnung	a b c d e
• ruhige Wohnlage, kein Lärm	a b c d e
• gute Architektur und attraktive Nahumgebung	a b c d e
• gute Beziehungen zu den Nachbarn	a b c d e
• kurzer Arbeitsweg, ein Arbeitsplatz in der Nähe des Wohnortes	a b c d e
• Wohnsicherheit, keine Angst vor unerwarteter Kündigung	a b c d e
• günstiger Mietzins	a b c d e

a *bedeutet "sehr gut"*
b *bedeutet "gut"*
c *bedeutet "teils / teils"*
d *bedeutet "schlecht"*
e *bedeutet "sehr schlecht"*

4. Wenn Sie alles in allem betrachten, wie zufrieden fühlen sie sich an Ihrem heutigen Wohnort bzw. in Ihrer heutigen Wohngemeinde ?

- sehr zufrieden ☐
- zufrieden ☐
- teils / teils ☐
- unzufrieden ☐
- sehr unzufrieden ☐

5. Wie wichtig sind für Sie folgende Gesichtspunkte, um sich an einem Wohnort bzw. in einer Wohngemeinde ganz allgemein wohl zu fühlen ?

Bitte machen Sie bei dieser Frage ein Kreuz in jeder Zeile !

• landschaftliche Lage, Erholungsmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• gutes Klima und saubere Luft	a	b	c	d	e
• Freizeitangebot, Vergnügungsmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf (Lebensmittel etc.)	a	b	c	d	e
• übrige Einkaufsmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	a	b	c	d	e
• gute Strassenverbindungen, zentrale Lage im Strassennetz	a	b	c	d	e
• medizinische Versorgung (Aerzte, Spitäler etc.)	a	b	c	d	e
• Einrichtungen und Angebote für Kinder u. Jugendliche	a	b	c	d	e
• Einrichtungen und Angebote für Rentner und Betagte	a	b	c	d	e
• Begegnungsmöglichkeiten und Gemeinschaftserlebnisse	a	b	c	d	e
• Teilnahme am politischen und kulturellen Leben in der Gemeinde	a	b	c	d	e
• tiefe Lebenshaltungskosten und niedriger Steuerfuss	a	b	c	d	e

[a] *bedeutet "sehr wichtig"*
[b] *bedeutet "wichtig"*
[c] *bedeutet "teils / teils"*
[d] *bedeutet "unwichtig"*
[e] *bedeutet "ganz unwichtig"*

• andere wichtige Gesichtspunkte *(bitte stichwortartig aufzählen):*

.....

.....

.....

.....

.....

6. Und wie bewerten Sie Ihren heutigen Wohnort bzw. Ihre heutige Wohngemeinde in bezug auf diese Gesichtspunkte ?

Bitte machen Sie bei dieser Frage ein Kreuz in jeder Zeile !

• landschaftliche Lage, Erholungsmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• gutes Klima und saubere Luft	a	b	c	d	e
• Freizeitangebot, Vergnügungsmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf (Lebensmittel etc.)	a	b	c	d	e
• übrige Einkaufsmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• Erschliessung mit öffentlichen Verkehrsmitteln	a	b	c	d	e
• gute Strassenverbindungen, zentrale Lage im Strassennetz	a	b	c	d	e
• medizinische Versorgung (Aerzte, Spitäler etc.)	a	b	c	d	e
• Einrichtungen und Angebote für Kinder u. Jugendliche	a	b	c	d	e
• Einrichtungen und Angebote für Rentner und Betagte	a	b	c	d	e
• Begegnungsmöglichkeiten und Gemeinschaftserlebnisse	a	b	c	d	e
• Teilnahme am politischen und kulturellen Leben in der Gemeinde	a	b	c	d	e
• tiefe Lebenshaltungskosten und niedriger Steuerfuss	a	b	c	d	e

a *bedeutet "sehr gut"*
b *bedeutet "gut"*
c *bedeutet "teils / teils"*
d *bedeutet "schlecht"*
e *bedeutet "sehr schlecht"*

7. Sind Sie zur Zeit berufs- bzw. erwerbstätig; falls ja, wieviele Stunden pro Woche arbeiten Sie durchschnittlich ?

Ich bin zur Zeit ...

- erwerbstätig mit mehr als 40 Stunden pro Woche ☐
- erwerbstätig mit 30-40 Stunden pro Woche ☐
- erwerbstätig mit ca. 20-30 Stunden pro Woche ☐
- erwerbstätig mit weniger als 20 Std. pro Woche ☐
- nicht erwerbstätig, da in Ausbildung oder Lehre ☐ →
- nicht erwerbstätig, da Hausfrau/Hausmann ☐ →
- nicht erwerbstätig, da Rentner/Rentnerin ☐ →
- nicht erwerbstätig, da arbeitslos ☐ →

bitte weiter mit Frage 13

8. Wenn Sie alles in allem betrachten, wie zufrieden fühlen Sie sich an Ihrer heutigen Arbeitsstelle ?

- sehr zufrieden ☐
- zufrieden ☐
- teils / teils ☐
- unzufrieden ☐
- sehr unzufrieden ☐

9. Wie wichtig sind für Sie folgende Gesichtspunkte, um sich in der Arbeit bzw. an einer Arbeitsstelle ganz allgemein zufrieden zu fühlen ?

Bitte machen Sie bei dieser Frage ein Kreuz in jeder Zeile !

• interessante und zufriedenstellende Arbeit	a	b	c	d	e
• Arbeitsplatzsicherheit und gute Sozialleistungen	a	b	c	d	e
• gute Verdienstmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• Aufstiegs- und Weiterbildungsmöglichkeiten	a	b	c	d	e
• kurzer Arbeitsweg; ein Arbeitsplatz in der Nähe des Wohnortes	a	b	c	d	e
• gutes Arbeitsklima und Kollegialität im Betrieb	a	b	c	d	e

a *bedeutet "sehr wichtig"*
b *bedeutet "wichtig"*
c *bedeutet "teils / teils"*
d *bedeutet "unwichtig"*
e *bedeutet "ganz unwichtig"*

• andere wichtige Gesichtspunkte (bitte stichwortartig aufzählen):

.....

.....

.....

.....

.....

10. Und wie bewerten Sie ihre heutige Arbeitsstelle in bezug auf diese Gesichtspunkte ?

Bitte machen Sie bei dieser Frage ein Kreuz in jeder Zeile !

• interessante und zufriedenstellende Arbeit	a b c d e
• Arbeitsplatzsicherheit und gute Sozialleistungen	a b c d e
• gute Verdienstmöglichkeiten	a b c d e
• Aufstiegs- und Weiterbildungsmöglichkeiten	a b c d e
• kurzer Arbeitsweg; ein Arbeitsplatz in der Nähe des Wohnortes	a b c d e
• gutes Arbeitsklima und Kollegialität im Betrieb	a b c d e

a *bedeutet "sehr gut"*
b *bedeutet "gut"*
c *bedeutet "teils / teils"*
d *bedeutet "schlecht"*
e *bedeutet "sehr schlecht"*

11. Wo liegt Ihr heutiger Arbeitsort ?

Bitte Postleitzahl, Gemeindenamen und bei Städten mit über 10'000 Einwohnern zusätzlich auch den Namen des Quartiers eintragen!

Mein heutiger Arbeitsort:

Postleitzahl ☐☐☐☐

Gemeinde ☐ Quartier ☐

12. Wie gross ist die Entfernung zwischen Ihrem heutigen Wohn- und Arbeitsort und wie lange dauert (würde dauern) Ihr Arbeitsweg mit verschiedenen Verkehrsmitteln ? Wie häufig pro Woche fahren bzw. gehen Sie auch über Mittag nach Hause ?

*Bitte füllen Sie die untenstehenden Kolonnen **b)** und **c)** aus, auch wenn Sie nur mit dem Auto/Motorrad oder nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fahren. Schätzen Sie in diesem Fall, wie lange der Arbeitsweg mit dem von Ihnen nichtbenützten Verkehrsmittel dauern würde.*

Mein heutiger Arbeitsweg:

a) ungefähre Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort ca. [ ] km

b) durchschnittlicher Zeitaufwand mit dem Auto/Motorrad ca. [ ] Min
(von Tür zu Tür; inkl. Holen, Parkieren und Weg zum Arbeitsplatz)

c) durchschnittlicher Zeitaufwand mit öffentlichen Verkehrsmitteln ca. [ ] Min.
(von Tür zu Tür inkl. Zufusswege+Umsteige- und Wartezeiten)

d) durchschnittlicher Zeitaufwand mit dem Velo ca. [ ] Min.
(nur dann eintragen, wenn Sie öfters mit dem Velo zur Arbeit fahren)

e) durchschnittlicher Zeitaufwand zu Fuss ca. [ ] Min.
(nur dann eintragen, wenn Sie öfters zu Fuss zur Arbeit gehen)

f) ich gehe (fahre) ca. .... -mal pro Woche über Mittag nach Hause [ ] -mal
(durchschnittliche Häufigkeit eintragen)

13. Können Sie bitte ganz grob schätzen, wieviele Kilometer Sie heute in einer Durchschnittswoche ausserhalb der Ferienzeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln für verschiedene Zwecke durchschnittlich zurücklegen ?

Bitte eine Schätzung in alle Felder eintragen, auch wenn Ihre Antwort "0 km" lautet ! Mit einer "Woche" meinen wir 7 Tage inkl. Samstag und Sonntag.

Meine heutige Verkehrsbilanz	Fahrten zur Arbeit oder Schule	Geschäftsfahrten	Einkaufsfahrten, Besorgungen	Freizeitfahrten
mit dem Auto oder Motorrad	ca. [ ] km	ca. [ ] km	ca. [ ] km	ca. [ ] km
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	ca. [ ] km	ca. [ ] km	ca. [ ] km	ca. [ ] km
mit dem Töffli (Mofa) od. Velo	ca. [ ] km	ca. [ ] km	ca. [ ] km	ca. [ ] km

14. Seit wann wohnen Sie in Ihrer heutigen Wohnung bzw. in Ihrem heutigen Haus ?

Bitte den Monat (falls bekannt) und Jahr eintragen, in welchem Sie in Ihre heutige Wohnung (in Ihr heutiges Haus) eingezogen sind.

	Monat	Jahr
Ich wohne seit		

in meiner/unseren heutigen Wohnung
in meinem/unserem heutigen Haus

→ ***Wichtiger Hinweis:*** *Falls Sie in Ihrer heutigen Wohnung (in Ihrem heutigen Haus) länger als seit dem 1. Januar 1990 wohnen, überspringen Sie bitte die nächsten fünf Fragen und fahren sie bei* ***Frage 20*** *fort.*

15. Wo haben Sie vor dem Umzug in Ihre heutige Wohnung bzw. in Ihr heutiges Haus gewohnt ?

Bitte Postleitzahl, Gemeindenamen und bei Städten mit über 10'000 Einwohnern zusätzlich auch den Namen des Quartiers eintragen; und zwar auch dann, wenn Sie früher in der gleichen Gemeinde und im gleichen Quartier wie heute wohnten.

Mein früherer Wohnort:

Postleitzahl

Gemeinde

Quartier

16. Welche Hauptgründe haben Sie zum Umzug in Ihre heutige Wohnung bzw. in Ihr heutiges Haus veranlasst ?

Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen.

- Wechsel der Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle ☐
- Vergrösserung / Verkleinerung des Haushalts ☐
- Gründung eines eigenen Haushalts ☐
- Kündigung der alten Wohnung durch den Vermieter ☐
- die vorherige Wohnung war zu teuer ☐
- die vorherige Wohnung war zu klein ☐
- die vorherige Wohnung war zu lärmig ☐
- ein zu langer Arbeitsweg von mir und/oder Partner ☐
- Kauf eines Eigenheims bzw. einer Eigentumswohnung ☐
- Mein letzter Umzug erfolgte aus anderen Gründen, nämlich weil...

.....

.....

17. Wieviele Einrichtungen bzw. Angebote gab es in der Nähe Ihrer früheren Wohnung bzw. Ihres früheren Hauses ?

Bitte in jeder Vierergruppe eine der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ankreuzen !

	in nächster Umgebung (0-1km)	etwas weiter entfernt (1-3 km)
• Lebensmittelgeschäfte	a b c d	a b c d
• Einkaufszentren	a b c d	a b c d
• Kinos, Theater	a b c d	a b c d
• Schulen	a b c d	a b c d
• Kindergärten	a b c d	a b c d
• Kinderspielplätze	a b c d	a b c d
• Spitäler, Pflegeheime	a b c d	a b c d
• Parks, Erholungsgebiete	a b c d	a b c d
• OeV-Haltestellen (Tram+Bus)	a b c d	a b c d
• OeV-Haltestellen (Bahn)	a b c d	a b c d

a *bedeutet "keine"* c *bedeutet "3-5"*

b *bedeutet "1-2"* d *bedeutet "mehr als 5"*

18. Können Sie sich jetzt an die Zeit kurz vor dem Umzug in Ihre heutige Wohnung bzw. Ihr heutiges Haus zurückerinnern und uns Ihren damaligen Arbeitsweg beschreiben ?

*Bitte füllen Sie die untenstehenden Kolonnen **b) und c)** aus, auch wenn Sie damals nur mit dem Auto/Motorrad oder nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fuhren. Schätzen Sie in diesem Fall, wie lange der Arbeitsweg mit dem von Ihnen nicht-benützten Verkehrsmittel gedauert hätte.*

*Falls Sie vor Ihrem letzten Umzug nicht gearbeitet haben, können Sie nur die Kolonne **g)** ankreuzen und anschliessend bei der **Frage 19** fortfahren.*

Mein früherer Arbeitsweg (vom alten Wohnort aus):

a) ungefähre Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort ca. ☐ km

b) durchschnittlicher Zeitaufwand mit dem Auto/Motorrad ca. ☐ Min.
(von Tür zu Tür, inkl. Holen, Parkieren und Weg zum Arbeitsplatz)

c) durchschnittlicher Zeitaufwand mit öffentlichen Verkehrsmitteln ca. ☐ Min.
(vonTür zu Tür, inkl. Zufusswege+Umsteige- und Wartezeiten)

d) durchschnittlicher Zeitaufwand mit dem Velo ca. ☐ Min.
(nur dann eintragen, wenn Sie öfters mit dem Velo zur Arbeit fuhren)

e) durchschnittlicher Zeitaufwand zu Fuss ca. ☐ Min.
(bitte nur dann eintragen, wenn Sie öfters zu Fuss zur Arbeit gingen)

f) ich ging (fuhr) ca. .... -mal pro Woche über Mittag nach Hause ☐ mal
(bitte durchschnittliche Häufigkeit eintragen)

g) ich habe vor meinem letzten Umzug nicht gearbeitet ☐

19. Haben Sie damals (d.h. in der Zeit kurz vor Ihrem letzten Umzug) in einer Durchschnittswoche ausserhalb der Ferienzeit mehr oder weniger Kilometer als heute zurückgelegt ?

Bitte in jeder Fünfergruppe eine der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ankreuzen !

Meine Verkehrsbilanz kurz vor dem letzten Umzug:

	Fahrten zur Arbeit oder Schule	Geschäftsfahrten	Einkaufsfahrten, Besorgungen	Freizeitfahrten
mit dem Auto oder Motorrad	a b c d e	a b c d e	a b c d e	a b c d e
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	a b c d e	a b c d e	a b c d e	a b c d e
mit dem Töffli (Mofa) od. Velo	a b c d e	a b c d e	a b c d e	a b c d e

a *bedeutet "habe damals <u>wesentlich weniger km als heute</u> zurückgelegt"*

b *bedeutet "habe damals <u>weniger km als heute</u> zurückgelegt"*

c *bedeutet "habe damals <u>ungefähr gleich viel km wie heute</u> zurückgelegt"*

d *bedeutet "habe damals <u>mehr km als heute</u> zurückgelegt"*

e *bedeutet "habe damals <u>wesentlich mehr km als heute</u> zurückgelegt"*

20. Seit wann arbeiten Sie an Ihrem heutigen Arbeitsort ?

Bitte den Monat (falls bekannt) und das Jahr des letzten Arbeitsortwechsels eintragen. Als "Arbeitsortwechsel" verstehen wir den Antritt einer Stelle in einer anderen Gemeinde oder - bei Städten mit über 10'000 Einwohnern - in einem anderen Stadtquartier.

	Monat	Jahr	
Ich arbeite seit			an meinem heutigen Arbeitsort.

→ ***<u>Wichtiger Hinweis:</u>*** *Falls Sie in an Ihrem heutigen Arbeitsort länger als seit dem <u>1. Januar 1990</u> arbeiten, überspringen Sie bitte die nächsten drei Fragen und fahren bei der **Frage 24** fort.*

21. Wo haben Sie vorher gearbeitet ?

Bitte Postleitzahl, Gemeindenamen und bei Städten mit über 10'000 Einwohnern zusätzlich auch das Quartier eintragen !

Mein früherer Arbeitsort:

Postleitzahl ☐☐☐☐

Gemeinde ☐ Quartier ☐

22. Können Sie sich jetzt an die Zeit kurz vor Ihrem letzten Arbeitsortwechsel zurück erinnern und uns Ihren damaligen Arbeitsweg beschreiben ?

*Bitte füllen Sie die untenstehenden Kolonnen **b)** und **c)** aus, auch wenn Sie damals nur mit dem Auto/Motorrad oder nur mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit fuhren. Schätzen Sie in diesem Fall, wie lange der Arbeitswegmit dem von Ihnen nicht benützten Verkehrsmittel gedauert hätte.*

*Falls Sie vor dem Antritt Ihrer heutigen Stelle nicht erwerbstätig waren, können Sie nur die Kolonne **g)** ankreuzen und anschliessend bei der **Frage 23** fortfahren.*

Mein früherer Arbeitsweg (zu meinem alten Arbeitsort):

a) ungefähre Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort ca. ☐ km

b) durchschnittlicher Zeitaufwand mit dem Auto/Motorrad ca. ☐ Min.
(von Tür zu Tür; inkl. Holen, Parkieren und Weg zum Arbeitsplatz)

c) durchschnittlicher Zeitaufwand mit öffentlichen Verkehrsmitteln ca. ☐ Min.
(von Tür zu Tür inkl. Zufusswege+Umsteige- und Wartezeiten)

d) durchschnittlicher Zeitaufwand mit dem Velo ca. ☐ Min.
(nur dann eintragen, wenn Sie damals öfters mit dem Velo zur Arbeit fuhren)

e) durchschnittlicher Zeitaufwand zu Fuss ca. ☐ Min.
(nur dann eintragen, wenn Sie damals öfters zu Fuss zur Arbeit gingen)

f) ich ging (fuhr) damals ca. .... -mal pro Woche über Mittag nach Hause ☐
(durchschnittliche Häufigkeit eintragen)

g) ich habe vor meinem letzten Umzug nicht gearbeitet ☐

23. Haben Sie damals (d.h. in der Zeit kurz vor Ihrem letzten Arbeitsortwechsel) in einer Durchschnittswoche ausserhalb der Ferienzeit mehr oder weniger Kilometer als heute zurückgelegt ?

Bitte in jeder Fünfergruppe eine der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ankreuzen !

Meine Verkehrsbilanz kurz vor dem letzten Arbeitsortwechsel:

	Fahrten zur Arbeit oder Schule	Geschäftsfahrten	Einkaufsfahrten, Besorgungen	Freizeitfahrten
mit dem Auto oder Motorrad	a b c d e	a b c d e	a b c d e	a b c d e
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	a b c d e	a b c d e	a b c d e	a b c d e
mit dem Töffli (Mofa) od. Velo	a b c d e	a b c d e	a b c d e	a b c d e

a *bedeutet "habe damals <u>wesentlich weniger km als heute</u> zurückgelegt"*

b *bedeutet "habe damals <u>weniger km als heute</u> zurückgelegt"*

c *bedeutet "habe damals ungefähr <u>gleich viel km wie heute</u> zurückgelegt"*

d *bedeutet "habe damals <u>mehr km als heute</u> zurückgelegt"*

e *bedeutet "habe damals <u>wesentlich mehr km als heute</u> zurückgelegt"*

24. Können Sie sich in den nächsten Jahren für sich und - falls vorhanden - auch für weitere Mitglieder Ihres Haushalts einen Umzug in eine andere Wohnung vorstellen ?

Bitte machen Sie bei dieser Frage ein Kreuz in jeder Zeile !

Ich kann mir in den nächsten Jahren einen Umzug...

• innerhalb der heutigen Wohngemeinde	a b c d e
• in eine andere Gemeinde des gleichen Kantons	a b c d e
• in einen anderen Kanton	a b c d e
• in ein anderes Land	a b c d e

a *bedeutet "sehr gut vorstellen"*

b *bedeutet "gut vorstellen"*

c *bedeutet "teils / teils"*

d *bedeutet "schlecht vorstellen"*

e *bedeutet "überhaupt nicht vorstellen"*

→ ***Wichtiger Hinweis:*** *Falls Sie bei dieser Frage in der zweiten, dritten und vierten Zeile dreimal* e *angekreuzt haben , können Sie die nächste Frage 25 überspringen und bei der* ***Frage 26*** *fortfahren.*

25. Falls Sie sich auch einen Umzug in eine andere Gemeinde, einen anderen Kanton, oder ein anderes Land vorstellen können, was sind bzw. wären seine wichtigsten Gründe?

Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen.

- bessere Arbeits- und Ausbildungsmöglichkeiten ☐
- bessere Freizeit- und Vergnügungsmöglichkeiten ☐
- schönere Landschaft, bessere Erholungsmöglichkeiten ☐
- besseres Klima, schöneres Wetter ☐
- bessere Einkaufsmöglichkeiten ☐
- bessere Einrichtungen und mehr Dienstleistungen für Kinder u. Jugendliche ☐
- bessere Einrichtungen und mehr Dienstleistungen für Rentner und Betagte ☐
- Kauf eines Eigenheims bzw. einer Eigentumswohnung ☐
- kürzerer Arbeitsweg, ein Arbeitsplatz in der Nähe des Wohnortes ☐
- tiefere Lebenshaltungskosten und niedrigerer Steuerfuss ☐
- Ich/wir habe(n)/hätten noch weitere oben nicht erwähnte Gründe für den Auszug aus der heutigen Wohngemeinde: ☐

.....

.....

26. Welche wichtigsten Gründe sprechen in Ihrem Falle für die Beibehaltung des Wohnsitzes in Ihrer heutigen Wohngemeinde?

Bei dieser Frage können Sie mehrere Antworten ankreuzen.

Ich kann /Wir können uns den Auszug aus der heutigen Wohngemeinde nicht vorstellen, weil ...

- ich/wir schulpflichtige Kinder habe(n), denen wir keinen Wechsel zumuten wollen ☐
- ich/wir hier eine schöne und günstige Mietwohnung bzw. Haus gefunden habe(n) ☐
- ich/wir hier ein eigenes Haus bzw. eine Eigentumswohnung habe(n) ☐
- ich/wir hier viele Freunde habe(n) und gut integriert bin/sind ☐
- ich/wir hier Ämter übernommen habe(n) bzw. bei Vereinen, Gruppen mitmache(n) ☐
- hier bzw. in der Nähe Leute leben, die meine (unsere) Unterstützung brauchen ☐
- ich/mein Partner in der Nähe arbeite(n) und einen kurzen Arbeitsweg habe(n) ☐
- Ich/wir habe(n)/hätten noch weitere oben nicht erwähnte Gründe für den Verbleib in der heutigen Wohngemeinde:

.....

.....

27. Dürfen wir Sie zum Schluss noch höflich um einige persönliche Angaben bitten ?

- Ihr Alter in Jahren *(bitte eintragen)* ☐
- Geschlecht *(zutreffende Antwort ankreuzen)* m w
- Nationalität *(zutreffende Antwort ankreuzen, A = Ausländer(in)* CH A
- falls Ausländer(in), seit wievielen Jahren in der Schweiz ☐
  (bitte Anzahl Jahre eintragen)

Ihr Zivilstand *(zutreffende Antwort ankreuzen)*

- ledig ☐
- verheiratet ☐
- geschieden ☐
- getrennt ☐
- verwitwet ☐

Ihre Ausbildung *(bitte alle abgeschlossenen Schulen ankreuzen)*

- obligatorische Schule (zB. Primar-, Real-, Sekundar- u. Bezirksschule) ☐
- Berufsschule, Vollzeit-Berufsschule (zB. Handelsschule, Lehrwerkstätte) ☐
- Maturitätsschule, Primarlehrerausbildung ☐
- höh. Fach- und Berufsausbildung (zB. Meistertitel, Fachprüf., Fachausw.) ☐
- höh. Fachschule (zB. HTL, HWV, HKG, Schule für Sozialarbeit) ☐
- Universität, Hochschule ☐

Ihr persönliches monatliches Einkommen ohne Abzüge *(zutreffende Antwort ankreuzen)*

- unter 1'500.- ☐
- 1'501.- bis 2'500.- ☐
- 2'501.- bis 3'500.- ☐
- 3'501.- bis 5'000.- ☐
- 5'001.- bis 7'500.- ☐
- 7'501.- bis 10'000.- ☐
- über 10'000.- ☐

Somit sind wir am Schluss Ihres Personenbogens angelangt. Bitte legen Sie alle Ihrem Haushalt zugestellten Fragebogen zusammen und senden Sie sie im frankierten Rückantwortcouvert zurück. Vielen Dank für das Mitmachen !

9.2 Orientierung über den Materialien- und Gemeindeband als Ergänzung dieses Hauptberichtes

Die Ergebnisse des nun abgeschlossenen SVI-Forschungsprojektes 43/89 'Untersuchung des Zusammenhanges von Verkehrs- und Wanderungsmobilität' werden in **drei Bänden veröffentlicht**: Dieser **Hauptbericht** mit einem theoretischen Teil orientiert über die wichtigsten empirischen Ergebnisse sowie über die verkehrs- und siedlungsplanerischen Schlussfolgerungen und Massnahmenempfehlungen.

Zweitens enthält ein sogenannter **Materialienband** die Gliederung aller Befragungsergebnisse nach Haushaltstypen, Alter und Erwerbstätigkeit sowie nach Kantonen und Gemeinden. Er kann mit Hilfe des untenstehenden Coupons zum Selbstkostenpreis von 50.- bei synergo, Postfach 4925, 8022 Zürich bestellt werden.

Weil dieser Materialienband sehr umfangreich ist und nur Zahlen - aber keine Kommentare und Grafiken - enthält, wurden aus ihm nochmals einige wichtige Ergebnisse herausgegriffen und in einem dritten **'Gemeindeband'** zuhanden der teilnehmenden Kantone und Gemeinden mit Kurzkommentar versehen und grafisch veranschaulicht. Thematisiert wurden hier insbesondere Fragen und Befunde in bezug auf die

- Zufriedenheit mit der Wohnung, mit dem Wohnort und mit der Arbeitsstelle

- Gesichtspunkte bzw. Kriterien, die für diese Zufriedenheiten jeweils massgeblich sind

- Bewertung der gegenwärtigen Wohnung, des gegenwärtigen Wohnortes und der gegenwärtigen Arbeitsstelle im Lichte beurteilungsrelevanter Gesichtspunkte und Kriterien

- Umzugsbereitschaft, die ihr zugrundeliegende Gründe sowie die Wanderungshemmnisse

Auch dieser Gemeindeband kann mit Hilfe des untenstehenden Coupons zum Selbstkostenpreis von 20.- bei synergo, Postfach 4925, 8022 Zürich bestellt werden.

synergo
Postfach 4925
8022 Zürich
(Herrn R. DeTommasi)

Bestellcoupon

Ich bestelle hiermit

	Exemplar(e) SVI 43/89-**Materialienband** zum Selbstkostenpreis von 50.- Fr.
	Exemplar(e) SVI 43/89-**Gemeindeband** zum Selbstkostenpreis von 20.- Fr.

Name und Institution:

Adresse:

Ort, Datum und Unterschrift:

Forschungsberichte auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI)
Rapports de recherche sur proposition de l'Association suisse des ingénieurs en transports
(erschienen im Rahmen der Forschungsreihe des EVED/parus dans le cadre des recherches du DFTCE)

1980 **Velo- und Mofaverkehr in den Städten**
(R. Müller)

1980 **Anleitung zur Projektierung einer Lichtsignalanlage**
(Seiler Niederhauser Zuberbühler)

1981 **Güternahverkehr, Gesetzmässigkeiten**
(E. Stadtmann)

1981 **Optimale Haltestellenabstände beim öffentlichen Verkehr**
(Prof. H. Brändli)

1983 **Lichtsignalanlagen mit oder ohne Uebergangssignal Rot-Gelb**
(Weber Angehrn Meyer)

1983 **Güternahverkehr, Verteilungsmodelle**
(Emch + Berger AG)

1983 **Parkraumbewirtschaftung als Mittel der Verkehrslenkung ***
(Glaser + Saxer)

1984 **Le rôle des taxis dans les transports urbains (franz. Ausgabe)**
(Transitec)

1984 **Park and Ride in Schweizer Städten ***
(Balzari & Schudel AG)

1986 **Verträglichkeit von Fahrrad, Mofa und Fussgänger auf gemeinsamen Verkehrsflächen ***
(Weber Angehrn Meyer)

1987 **Verminderung der Umweltbelastungen durch verkehrsorganisatorische und -technische Massnahmen ***
(Metron AG)

1987 **Provisorischer Behelf für die Umweltverträglichkeits-Prüfung von Verkehrsanlagen ***
(Büro BC, Jenni + Gottardi AG, Scherrer)

1988 **Bestimmungsgrössen der Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr ***
(Rapp AG)

1988 **EDV-Anwendungen im Verkehrswesen**
(IVT, ETH Zürich)

1988 **Forschungsvorschläge Umweltverträglichkeitsprüfung von Verkehrsanlagen**
(Büro BC, Jenni & Gottardi AG, Scherrer)

1989 **Vereinfachte Methode zur raschen Schätzung von Verkehrsbeziehungen ***
(P. Widmer)

1990 **Planungsverfahren bei Ortsumfahrungen**
(Toscano-Bernardi-Frey AG)

1990 **Anteil der Fahrzeugkategorien in Abhängigkeit vom Strassentyp**
(Abay & Meyer)

1991 **Busbuchten, ja oder nein?***
(Zwicker und Schmid)

1991 **EDV-Anwendung im Verkehrswesen, Katalog 1990**
(IVT, ETH Zürich)

1991 **Mofa zwischen Velo und Auto**
(Weber Angehrn Meyer)

1991 **Erhebung zum Güterverkehr**
(Abay & Meier, Albrecht & Partner AG, Holinger AG, RAPP AG, Sigmaplan AG)

1991 **Mögliche Methoden zur Erstellung einer Gesamtbewertung bei Prüfverfahren**
(Basler & Partner AG)

1992 **Einsatzkonzepte und Integrationsprobleme der Elektromobile**
(U. Schwegler)

1992 **UVP bei Strassenverkehrsanlagen, Anleitung zur Erstellung von UVP-Berichten***
(Büro BC, Jenni & Gottardi AG, Scherrer)
erschienen auch als Mitteilungen zur UVP Nr. 7/Mai 1992 des BUWAL

* vergriffen/épuisé

Die Berichte können bezogen werden bei / Les rapports peuvent être commandés au:
SVI Sekretariat, Postfach 155, 8034 Zürich, Telefon: 01 984 18 84, Telefax: 01 984 25 65

1992 **Von Experten zu Beteiligten - Partizipation von Interessierten und Betroffenen beim Entscheiden über Verkehrsvorhaben**
(J. Dietiker)

1992 **Parkierungsbeschränkungen mit Blauer Zone und Anwohnerparkkarte, Empfehlung für die Einführung***
(Jud AG)

1992 **Fehlerrechnung und Sensitivitätsanalyse für Fragen der Luftreinhaltung: Verkehr - Emissionen - Immissionen ***
(INFRAS)

1993 **Indikatoren im Fussgängerverkehr**
(RAPP AG)

1993 **Velofahren in Fussgängerzonen**
(P. Ott)

1993 **Vernetztes bzw. ganzheitliches Denken bei Verkehrsvorhaben**
(Jauslin + Stebler, Rudolf Keller AG)

1993 **Untersuchung des Zusammenhanges von Verkehrs- und Wanderungsmobilität**
(synergo, Jenni + Gottardi AG)

1993 **Einsatzmöglichkeiten und Grenzen von flexiblen Nutzungen im Strassenraum**
(Sigmaplan AG)

1993 **EIE et infrastructures routières, Guide pour l'établissement de rapports d'impact**
(Büro BC, Jenni + Gottardi AG, Scherrer)
erschienen als Mitteilungen zur UVP Nr. 7(93) / Juli 1993 des BUWAL/parus comme informations concernant l'étude de l'impact sur l'environnement EIE No. 7(93) / juillet 1993 de l'OFEFP

1993 **Handlungsanleitung für die Zweckmässigkeitsprüfung von Verkehrsinfrastruktur projekten, Vorstudie**
(Jenni + Gottardi AG)

* vergriffen/épuisé

Die Berichte können bezogen werden bei / Les rapports peuvent être commandés au:
SVI Sekretariat, Postfach 155, 8034 Zürich, Telefon: 01 984 18 84, Telefax 01 984 25 65