



# BFS Aktuell

---

11 Mobilität und Verkehr

Neuchâtel, Juni 2016

## Pendlermobilität in der Schweiz 2014

---

**Auskunft:**

Daniel Bohnenblust, BFS, Sektion Mobilität, Tel. 058 463 66 25  
daniel.bohnenblust@bfs.admin.ch  
Bestellnummer: 1351-1400

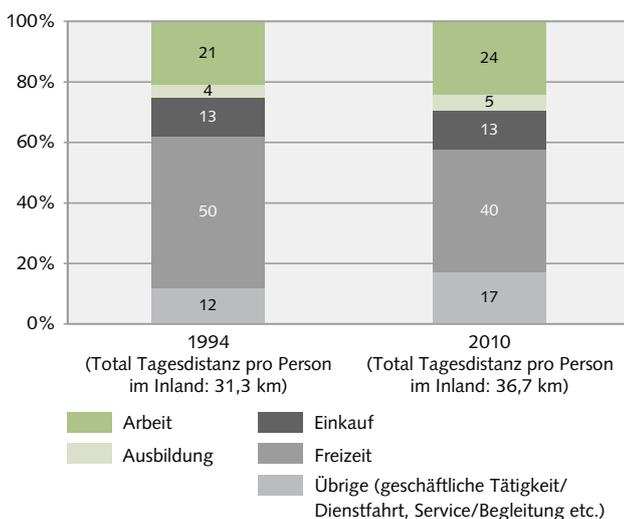
## 1 Bedeutung des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs

Dem Arbeitsverkehr kommt sowohl verkehrspolitisch als auch im Alltag der Menschen eine grosse Bedeutung zu. Fast ein Viertel der durchschnittlich 36,7 km, welche jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz 2010 täglich im Inland zurücklegte, wurden für Arbeitswege aufgewendet. Die Arbeit bildet somit den zweitwichtigsten Verkehrszweck nach der Freizeit, und ihre Bedeutung hat seit Mitte der 1990er-Jahre deutlich zugenommen (G 1). Ausserdem weist der Arbeitsverkehr markante Spitzen am Morgen, Mittag und Abend auf, weshalb er wesentlich zur Entstehung der sogenannten «Stosszeiten» beiträgt, während denen die Verkehrsinfrastruktur besonders stark beansprucht wird.

Der Ausbildungsverkehr kam 2010 auf einen Anteil an der Tagesdistanz von 5%. Seine Bedeutung ist seit Mitte der 1990er-Jahre ebenfalls angestiegen.

Mittlere Tagesdistanz nach Verkehrszweck

G 1



Quelle: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) © BFS, Neuchâtel 2016

## 2 Anteil der Arbeitspendler/innen an den Erwerbstätigen

2014 waren 9 von 10 Erwerbstätigen in der Schweiz Arbeitspendlerinnen und -pendler, also Personen, die zum Aufsuchen des Arbeitsplatzes ihr Wohngebäude verlassen (genaue Definition siehe Box unten). Dies entspricht gut 3,9 Millionen Menschen. 70% der Arbeitspendlerinnen und -pendler arbeiteten ausserhalb ihrer Wohngemeinde, viele davon (19% aller Arbeitspendelnden) sogar ausserhalb ihres Wohnkantons. Diesen «interkommunalen» bzw. «interkantonalen» Arbeitspendlerinnen und -pendlern standen 30% «intrakommunal» Pendelnde gegenüber. Hierbei handelt es sich um Personen, die zwar ausserhalb ihres Wohngebäudes, aber innerhalb ihrer Wohngemeinde arbeiten. Über die vergangenen zwei Jahrzehnte hat der Anteil der interkommunalen und interkantonalen Pendlerinnen und Pendler zugenommen (G 2). Angestiegen ist auch der Anteil der Frauen an den Pendelnden, und zwar von 39% im Jahr 1990 auf 47% im Jahr 2014.

Pendler/innen nach Arbeitsweg<sup>1</sup>

G 2



<sup>1</sup> Nach Gemeindestand 2014

<sup>2</sup> Total ohne fehlende Werte, d.h. ohne befragte Personen mit unvollständigen Angaben

<sup>3</sup> Total inklusive fehlender Werte, die mittels eines Schätzverfahrens der Gruppe der Pendler/innen zugeordnet wurden

Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

**Arbeitspendler/innen:** Erwerbstätige ab 15 Jahren, die einen fixen Arbeitsort ausserhalb ihres Wohngebäudes haben. Nicht dazu zählen somit zu Hause Arbeitende sowie Erwerbstätige, die keinen fixen Arbeitsort aufweisen (z.B. Vertreterinnen und Vertreter). Als Erwerbstätige gelten Personen ab 15 Jahren, die mindestens eine Stunde pro Woche einer produktiven Arbeit (im Sinne der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung) nachgehen.

**Ausbildungspendler/innen:** Personen ab 15 Jahren, die in Ausbildung stehen (Schüler/innen, Studierende, Lehrlinge) und die in regelmässigen oder unregelmässigen Abständen ihr Wohngebäude verlassen, um zu ihrer Ausbildungsstätte zu gelangen. Personen, die in Ausbildung und erwerbstätig sind, werden sowohl als Arbeitspendler/innen als auch als Ausbildungspendler/innen gezählt.

**Grenzgänger/innen:** Grenzgänger/innen aus dem Ausland sind in der vorliegenden Publikation nicht berücksichtigt.

### 3 Länge und Häufigkeit der Pendlerwege

Mit dem Anteil der interkommunalen Pendlerinnen und Pendler hat in den vergangenen Jahren auch die durchschnittliche Länge des Arbeitswegs zugenommen. 2014 mass der Arbeitsweg (ein Hinweg) der Pendlerinnen und Pendler durchschnittlich 14,5 km. Verglichen mit dem Jahr 2000 entspricht dies einer Steigerung um 12% beziehungsweise 1,6 km.

Nach 5 km Arbeitsweg hatten 2014 knapp 34% der Pendlerinnen und Pendler ihre Arbeitsstätte erreicht, nach 10 km waren es 55% (G3). Gut 4% der Pendlerinnen und Pendler wiesen einen Arbeitsweg von mehr als 50 km auf (sogenannte «Fernpendler/innen», siehe dazu Kapitel 7). Der Anteil der Pendelnden, die nach einer bestimmten Anzahl Kilometer ihre Arbeitsstätte erreicht haben, lag 2014 tiefer als noch im Jahr 2000. Die Arbeitswege sind somit länger geworden.

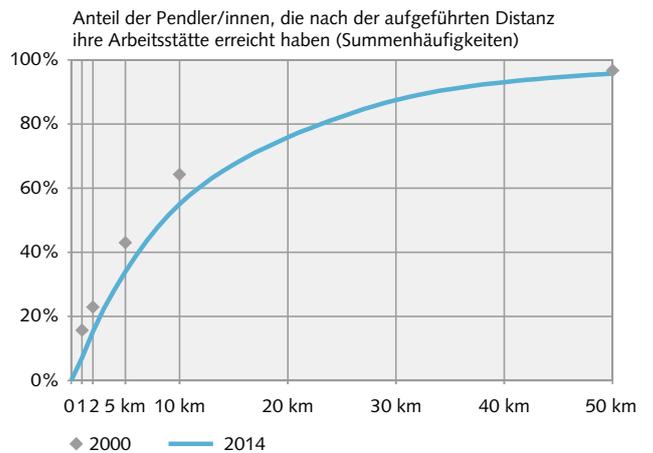
Nicht zuletzt aufgrund der längeren Arbeitswege kehren immer weniger Pendlerinnen und Pendler am Mittag oder während anderer Arbeitspausen nach Hause zurück. 2014 legten die vollzeiterwerbstätigen Pendelnden den Hin- und Rückweg zur Arbeit durchschnittlich 6,4-mal pro Woche zurück – rund 10% weniger als im Jahr 2000.

Je nach Bevölkerungsgruppe zeigen sich bezüglich der Länge des Arbeitswegs zum Teil erhebliche Unterschiede (G4). So hatten die männlichen Pendler 2014 im Schnitt einen um 20% längeren Arbeitsweg als die weiblichen (15,7 gegenüber 13,1 km). Personen mit einem Bildungsabschluss auf Tertiärstufe (Hochschulen, höhere Fachschulen, eidgenössische Diplome und Fachausweise etc.) pendelten mit 17,2 km sogar 62% weiter als Personen der Sekundarstufe I (ohne nachobligatorische Ausbildung). Der Arbeitsweg der letzteren mass im Schnitt 10,6 km.

Des Weiteren nahm die Länge des Arbeitswegs mit der Höhe des Beschäftigungsgrades zu, und die ausserhalb des städtischen Kernraums wohnhaften Personen pendelten weiter als die Städterinnen und Städter.

### Pendler/innen nach Länge des Arbeitswegs

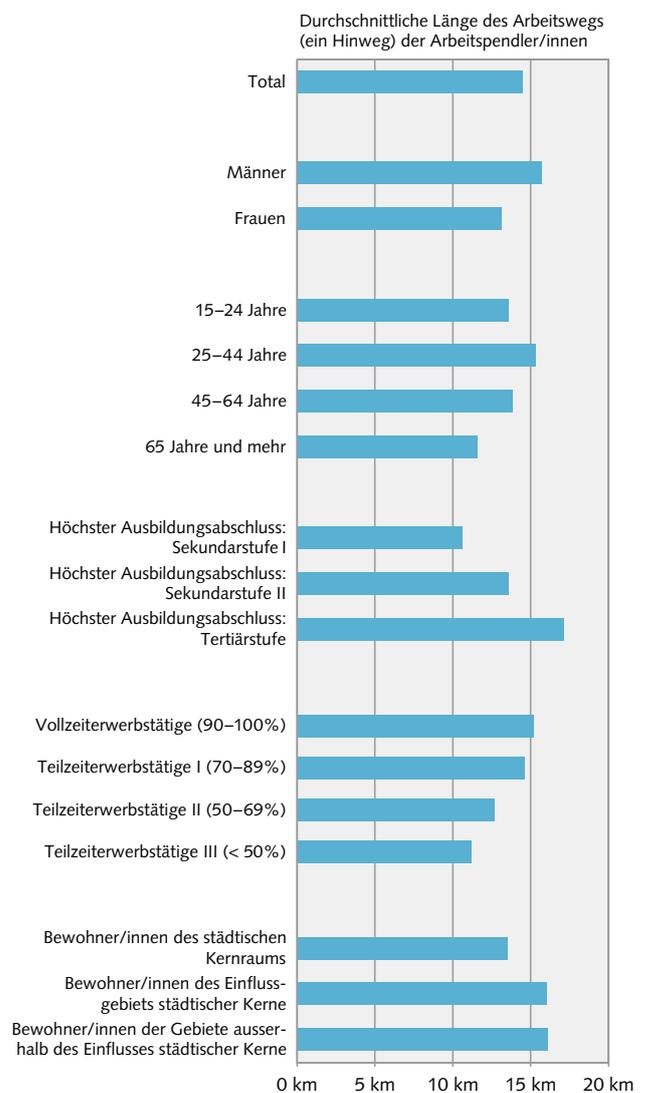
G 3



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

### Länge des Arbeitswegs nach Bevölkerungsgruppen, 2014

G 4



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

## 4 Zeitbedarf für den Arbeitsweg

2014 benötigten die Pendlerinnen und Pendler im Durchschnitt 30 Minuten, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen (ein Hinweg). Verglichen mit dem im Jahr 2000 ermittelten Wert entspricht dies einer Zunahme von etwa 7 Minuten oder fast einem Drittel, was aber zum Teil auch auf Änderungen bei der Erhebung des Zeitbedarfs zurückzuführen sein dürfte.

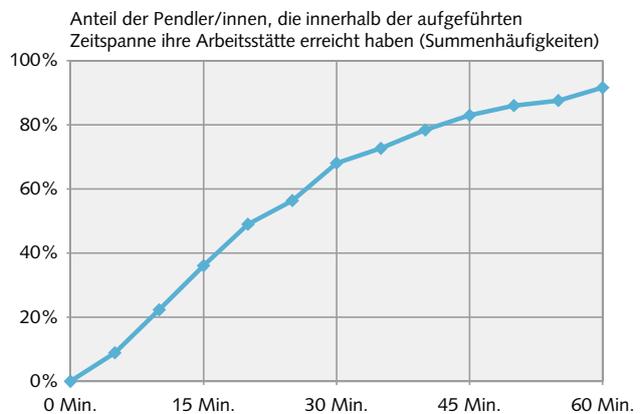
Nach 15 Minuten Arbeitsweg hatten 2014 rund 36% der Pendlerinnen und Pendler ihre Arbeitsstätte erreicht (G5). Nach 30 Minuten waren es 68% und nach 60 Minuten 92%.

Der Zeitbedarf für den Arbeitsweg variiert je nach Region (G6). Während die im Zürcher Bezirk Meilen wohnhaften Pendlerinnen und Pendler im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2014 gut 35 Minuten benötigten, um sich zu ihrer Arbeitsstätte zu begeben, betrug der entsprechende Wert im Bündner Bezirk Maloja nur etwas mehr als die Hälfte davon, nämlich 19 Minuten. Um präzisere Aussagen machen zu können, wurden für diese und einige der unten folgenden Auswertungen die Stichprobendaten der fünf Erhebungsjahre 2010 bis 2014 zusammengelegt. (Siehe dazu auch die methodischen Hinweise auf den Seiten 11 und 12.) Generell sind die Arbeitswege vor allem in und um die grossen Agglomerationen verhältnismässig zeitintensiv – obwohl die dort wohnhaften

Pendlerinnen und Pendler häufig näher bei ihrer Arbeitsstätte wohnen. So wies etwa die pendelnde Wohnbevölkerung des Bezirks Genf zwischen 2010 und 2014 den kürzesten Arbeitsweg unter den 148 Bezirken der Schweiz auf (7 km), brauchte dafür aber am siebtlängsten (33 Min.). Der gleiche Gegensatz, allerdings weniger ausgeprägt, zeigt sich auch bei anderen grossen Städten wie Zürich oder Basel. Hierin spiegelt sich die Tatsache, dass in den Stadtzentren eher langsame Verkehrsmittel wie der öffentliche Strassenverkehr oder der Fuss- und Veloverkehr zum Einsatz kommen (siehe Seite 6).

### Pendler/innen nach Zeitbedarf für den Arbeitsweg, 2014

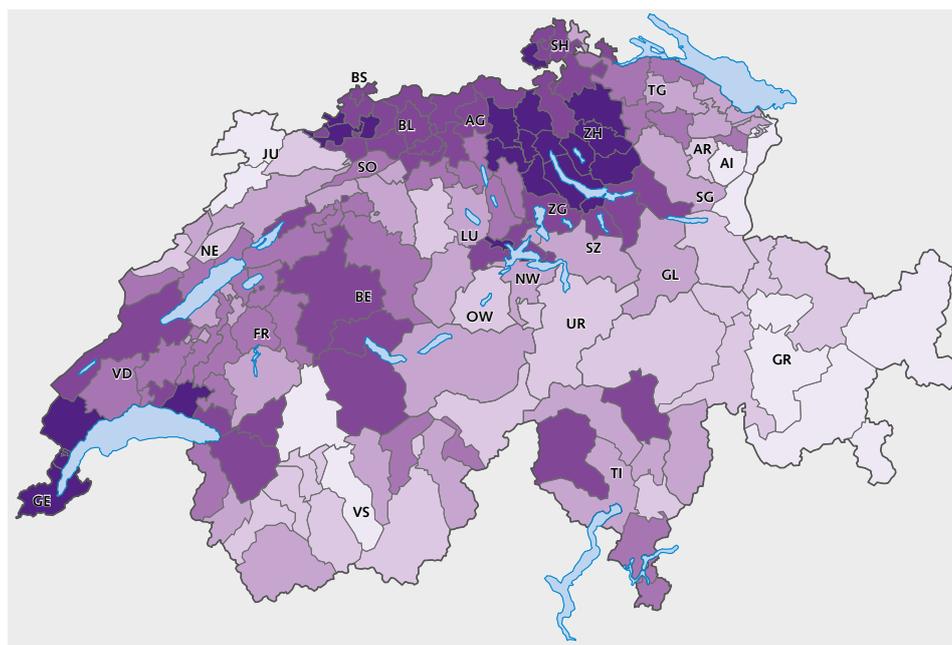
G 5



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

### Zeitbedarf für den Arbeitsweg, 2010/14

G 6



Durchschnittlicher Zeitbedarf für den Arbeitsweg (ein Hinweg) nach Wohnbezirk der Arbeitspendler/innen, in Minuten

- ≥ 32,0
- 30,0 – 31,9
- 28,0 – 29,9
- 26,0 – 27,9
- 24,0 – 25,9
- < 24,0

CH: 30,1

0 25 50 km

Raumgliederung: Bezirke

Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE)

© BFS, ThemaKart, Neuchâtel 2016

Relativ kurz dauerten die Arbeitswege vor allem in einer Reihe eher abgelegener Bezirke in den Alpen und im Jura, deren Wirtschaft eine starke landwirtschaftliche und/oder touristische Komponente aufweist (neben dem bereits genannten Bezirk Maloja GR vor allem Inn GR mit 22 Min. sowie Obersimmental-Saanen BE, Porrentruy JU und Bernina GR mit je knapp 23 Min.).

## 5 Hauptverkehrsmittel

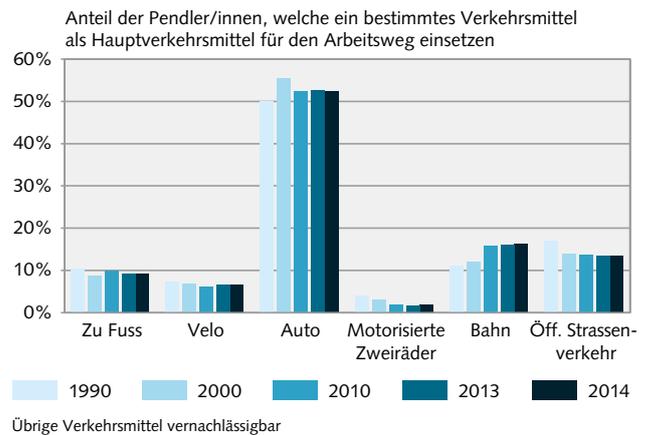
Etwas mehr als die Hälfte der Pendlerinnen und Pendler, nämlich 52%, wählte 2014 für den Arbeitsweg den Personenwagen als Hauptverkehrsmittel (Erklärung siehe Box). Dessen Anteil hat zwischen 1990 und 2000 um 5 Prozentpunkte zugenommen, ist anschliessend aber leicht zurückgegangen (G 7).

Zugelegt hat in den vergangenen Jahren die Bahn: Sie kam 2014 auf einen Anteil an den Hauptverkehrsmitteln von 16%, was gegenüber 1990 einer Zunahme um 5 Prozentpunkte entspricht. Die Anzahl der Bahnpendlerinnen und -pendler ist dabei zwischen 1990 und 2014 von 327'000 auf 636'000 Personen angestiegen. Hierzu beigetragen haben nicht zuletzt die grossen Investitionen in ein leistungsfähiges nationales Bahnnetz (Projekt Bahn 2000) sowie in diverse regionale S-Bahn-Angebote.

Der Anteil der Pendlerinnen und Pendler, welche sich bevorzugt mit dem öffentlichen Strassenverkehr (Trams, Busse) zur Arbeit begeben, ist seit 1990 leicht zurückgegangen (auf knapp 14%). Zu Fuss oder per Velo wurden 2014 9% respektive 6% der Arbeitswege zurückgelegt, ähnlich viel wie in den Vorjahren.

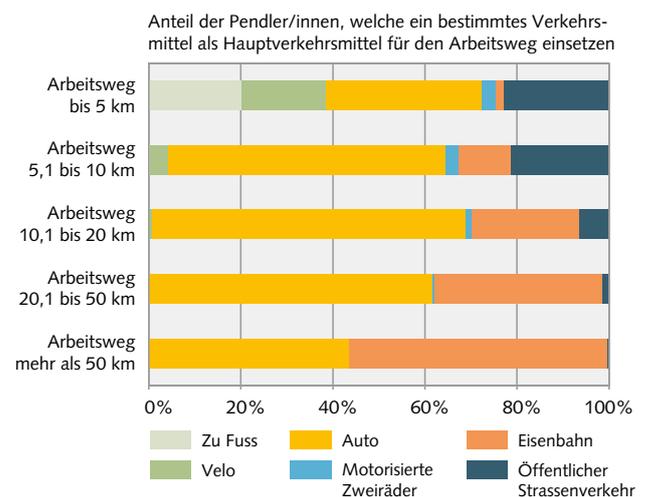
Die Wahl des Hauptverkehrsmittels hängt stark von der Länge des Arbeitswegs ab (G 8). So kamen 2014 das Zufussgehen und das Velo bei den Arbeitswegen unter 5 km auf beträchtliche Anteile von 20% beziehungsweise 18%. Bei den mittellangen Arbeitswegen dominierte der Personenwagen, dessen Anteil an den Hauptverkehrsmitteln bei den Wegen zwischen 10 und 20 km mit 68% besonders gross war. Die Bedeutung der Eisenbahn ist bei den kurzen Arbeitswegen minimal, steigt mit zunehmender Distanz aber stark an und erreicht bei den Strecken über 50 km einen Anteil von mehr als der Hälfte.

## Arbeitspendler/innen nach Hauptverkehrsmittel G 7



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturserhebungen (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

## Hauptverkehrsmittel der Pendler/innen nach Länge des Arbeitswegs, 2014 G 8



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturserhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

### Hauptverkehrsmittel

Die im vorliegenden Bericht wiedergegebenen Daten beruhen auf Personenbefragungen (siehe Anhang). Bezüglich der für den Arbeitsweg eingesetzten Verkehrsmittel konnten die befragten Personen mehrere Angaben machen. Um das Hauptverkehrsmittel zu ermitteln, wurden die Angaben hierarchisiert: Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden den privaten übergeordnet, die schnelleren Verkehrsmittel den langsameren. Benutzte ein Pendler z.B. zuerst die Bahn und dann den Bus, so gilt die Bahn als Hauptverkehrsmittel. Die von diesem Pendler zurückgelegte Busstrecke wird vernachlässigt.

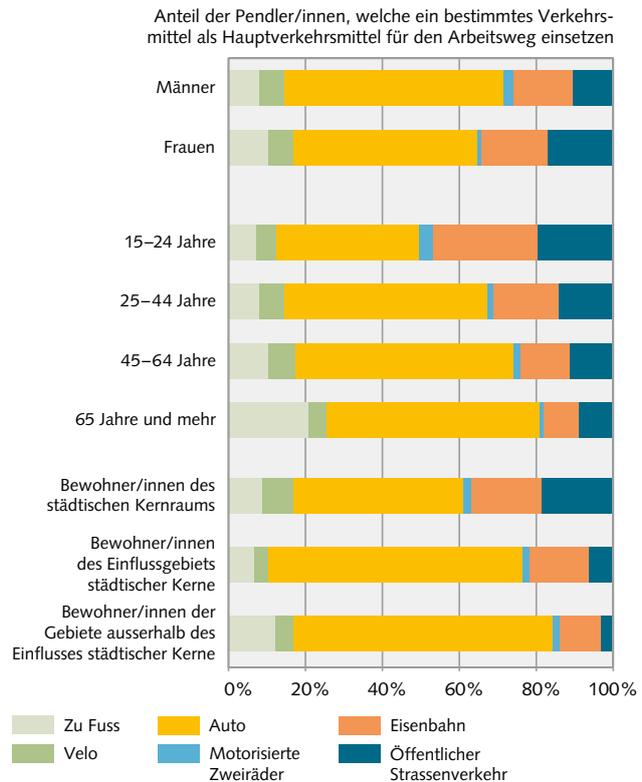
Der Vergleich der Verkehrsmittelwahl nach Bevölkerungsgruppen (G9) zeigt, dass der Anteil der Autopendler bei den Männern grösser ist als bei den Frauen (57% gegenüber 48%). Motorisierte Zweiräder werden von den männlichen Pendlern sogar dreimal so häufig als Hauptverkehrsmittel für den Arbeitsweg eingesetzt wie von den weiblichen – allerdings sind die entsprechenden Anteile mit 3% beziehungsweise 1% sehr gering.

Jüngere Menschen geben häufiger dem öffentlichen Verkehr den Vorzug als ältere. Bei der jüngsten Gruppe, jener der 15- bis 24-Jährigen, ist der besonders hohe ÖV-Anteil von 47% aber auch darauf zurückzuführen, dass viele von ihnen noch nicht über einen Führerschein für Personenwagen verfügen oder sich noch kein Auto leisten können.

Während sich 2014 rund 37% der in den städtischen Kernräumen wohnhaften Pendlerinnen und Pendler mit der Eisenbahn oder dem öffentlichen Strassenverkehr zur Arbeitsstätte begaben, waren es bei den Bewohnerinnen und Bewohnern des Einflussgebiets der städtischen Kerne lediglich 22%. Bei den Pendelnden, die in Gebieten ausserhalb des Einflusses städtischer Kerne wohnten, betrug der entsprechende Anteil sogar nur 14%.

### Hauptverkehrsmittel der Arbeitspendler/innen nach Bevölkerungsgruppen, 2014

G 9



Übrige Verkehrsmittel vernachlässigbar

Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

#### Historischer Exkurs: Pendlermobilität im Jahr 1910

Das Thema der Pendlermobilität fand erstmals 1910 Eingang in die eidgenössische Volkszählung. Damals arbeitete knapp ein Zehntel der erwerbstätigen Bevölkerung ausserhalb ihrer Wohngemeinde (siehe Tabelle rechts). Trotz dieser aus heutiger Sicht geringen Zahl – 2014 traf Gleiches auf zwei Drittel der Erwerbstätigen zu (siehe Seite 2) – ist in den zeitgenössischen Veröffentlichungen bereits von eigentlichen «Wandermassen» und einer allmählichen «Scheidung der Wohn- und Arbeitsgemeinden» die Rede. Als Hauptursachen werden die tieferen Wohnungspreise ausserhalb der Städte sowie der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen, «insbesondere der Strassenbahnen», genannt.

Interessanterweise werden die «Pendelwanderungen», wie es damals hiess, als ein Phänomen beschrieben, das vorwiegend die «ökonomisch schwächere Klasse» der Arbeiterschaft betreffe. Entsprechend wird als Folge des Pendelns eine Belastung der Wohngemeinden im Bereich des Schul- und Armenwesens konstatiert. Dies ist denn auch der Grund, warum die Statistiken aus dem Jahr 1910 ein besonderes Augenmerk auf die Pendlerbewegungen der sogenannten «Familienvorstände» bzw. «Ernährer» richten.

| 1 Bevölkerungskategorie 1910  | Schweiz        |             | 23 gr. Städte |             | Übrige Gebiete |             |
|---|----------------|-------------|---------------|-------------|----------------|-------------|
|   | absolut        | ‰           | absolut       | ‰           | absolut        | ‰           |
| <b>Aktive Wohnbevölkerung der Schweiz</b> .....   | <b>1693590</b> | <b>1000</b> | <b>461325</b> | <b>1000</b> | <b>1232265</b> | <b>1000</b> |
| Ausserhalb ihrer Wohn-<br>gemeinde Beschäftigte .....   | 155049         | 92          | 34107         | 74          | 120942         | 98          |
| Davon: In einer andern schweiz.<br>Gemeinde Beschäftigte .....  | 149982         | 89          | 32163         | 70          | 117817         | 96          |
| Im Ausland Beschäftigte .....   | 5067           | 3           | 1942          | 4           | 3125           | 2           |
| In ihrer Wohn-<br>gemeinde Beschäftigte .....   | 1538541        | 908         | 427218        | 926         | 1111323        | 902         |
| In der Schweiz, aber ausserhalb<br>ihrer Arbeitsgemeinde Wohnende<br>In der Schweiz wohnhafte<br>Arbeitsbevölkerung ..... | 149982         | 89          | 61095         | 132         | 88887          | 72          |
|   | <b>1688523</b> | <b>997</b>  | <b>488313</b> | <b>1058</b> | <b>1200210</b> | <b>974</b>  |

Dass die Pendlermobilität als ein Phänomen erscheint, das vor allem die weniger privilegierten Bevölkerungsteile betrifft, unterscheidet die Realität zu Beginn des letzten Jahrhunderts deutlich von der heutigen Situation. Die aktuellen Befunde zeigen nämlich, dass mit dem Ausbildungsstand auch die Länge des Arbeitswegs zunimmt (siehe Seiten 3 und 8).

Quelle: Eidgenössisches Statistisches Büro 1919, Wohnort und Arbeitsort der Schweizerischen Bevölkerung nach der Volkszählung vom 1. Dezember 1910, Bern-Bümpliz

## 6 Pendlersaldo der Städte

Immer mehr Menschen arbeiten ausserhalb ihrer Wohn-gemeinde (siehe Kapitel 2). Während manche Gemein-den eigentliche Arbeitsplatzzentren sind und dementspre-chend viele Zupendler anziehen, überwiegen in anderen Gemeinden die Wegpendler. Interessanterweise befinden sich in letzterer Gruppe, den sogenannten «Wohnge-meinden», auch viele Städte: Von den insgesamt 162 sta-tistischen Städten der Schweiz (Erklärung siehe Box) wies-en im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2014 deren 60 einen negativen Pendlersaldo auf (G 10). Die Grenzgän-gerinnen und Grenzgänger ins bzw. aus dem Ausland sind dabei nicht berücksichtigt.

Die Städte mit negativem Pendlersaldo liegen erwar-tungsgemäss meist im Anziehungsbereich eines grö-sseren Pendlermagneten, wobei die «Wohnstädte» rund um den Zürichsee und im Umland von Basel besonders zahlreich sind. Den relativ gesehen negativsten Pendler-saldo verzeichnete zwischen 2010 und 2014 allerdings die Genfer Vorortstadt Onex mit -67%. Der relative Pendlersaldo entspricht dem Anteil des Saldos aus Zu- und Wegpendlern an den in der jeweiligen Stadt wohn-haften Arbeitspendlerinnen- und Pendlern.

Einen positiven Pendlersaldo wiesen zwischen 2010 und 2014 insgesamt 102 Städte auf, darunter auch die zehn grössten, das heisst Zürich, Genf, Basel, Lausanne,

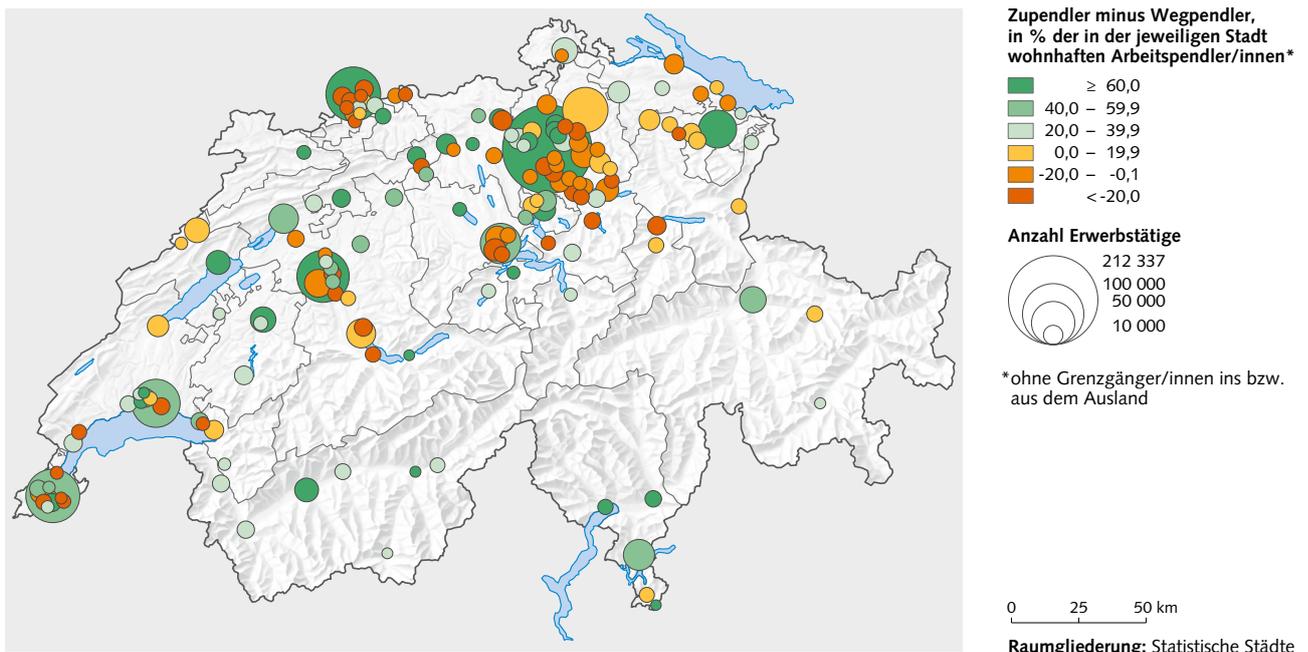
Bern, Winterthur, Luzern, St. Gallen, Lugano und Biel. In der Gruppe der besonders ausgeprägten «Arbeitsstädte» mit einem relativem Pendlersaldo von mehr als +100% befanden sich mit Ausnahme von Bern (+123%) jedoch ausschliesslich kleinere Städte. Dabei handelte es sich zum einen um regionale, auch politische Zentren wie Aarau AG (+160%), Zug (+120%), Bellinzona TI (+104%) und Liestal BL (+102%), zum anderen um «Industrie- und Dienstlei-stungs-Hotspots» im Umfeld von grösseren Städten, wie Ecublens VD (+159%), Kloten ZH (+156%) oder Baden AG (+141%). Den höchsten relativen Pendlersaldo aller sta-tistischen Städte wies mit +165% Visp im Oberwallis auf, wo ein grosses Chemie- und Pharmaunternehmen sei-nen Hauptproduktionsstandort hat.

### Statistische Städte

Seit 2014 werden zur statistischen Bestimmung der Städte neben der Einwohnerzahl auch die Bevölkerungsdichte so-wie die Anzahl Beschäftigten und Logiernächte herangezo-gen. Diese Änderung drängte sich auf, nachdem im Zuge der Gemeindefusionen der letzten Jahre etliche Gemeinden entstanden waren, die zwar viele Einwohnerinnen und Ein-wohner zählen, jedoch kein dominantes Zentrum aufweisen.

### Relativer Pendlersaldo der Schweizer Städte, 2010/14

G 10



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturhebung (SE)

© BFS, ThemaKart, Neuchâtel 2016

## 7 Fernpendler/innen

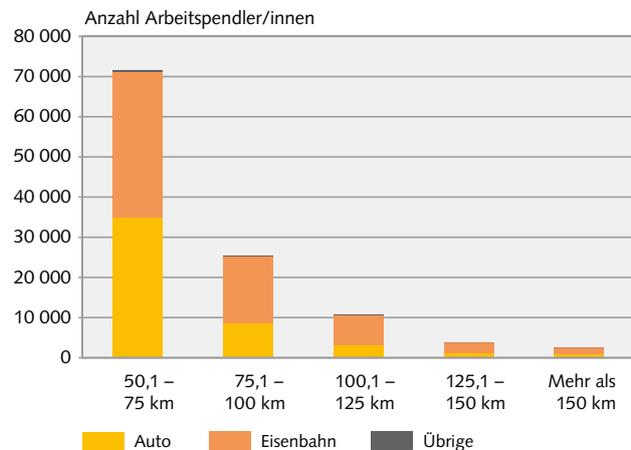
Personen mit einem Arbeitsweg von mehr als 50 Kilometern (ein Hinweg) können als Fernpendlerinnen respektive Fernpendler bezeichnet werden. 2014 gehörten gut 4% aller Arbeitspendelnden zu dieser Gruppe, was schweizweit rund 122'000 Personen entsprach. Die Zahl der Fernpendlerinnen und -pendler ist seit 2010 um 14'000 Personen respektive 13% angestiegen. Weil den Fernpendlerinnen und -pendlern jüngst viel mediale Aufmerksamkeit zuteilwurde, ist ihnen an dieser Stelle ein eigener Abschnitt gewidmet.

Bei einem Grossteil der Fernpendlerinnen und -pendler überschreitet der Arbeitsweg die 50-Kilometer-Schwelle eher knapp: Im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2014 wiesen fast zwei Drittel von ihnen – in absoluten Zahlen 72'000 Personen – einen Arbeitsweg zwischen 50 und 75 Kilometern auf (G 11). Dagegen umfasste die Distanzklasse zwischen 75 und 100 Kilometern deutlich weniger Pendelnde, nämlich rund 25'000. Einen Arbeitsweg von mehr als 100 Kilometern bewältigen gut 17'000 Personen.

Im Mittel legten die Fernpendlerinnen und -pendler den Hin- und Rückweg zur Arbeit etwa 4,5 Mal pro Woche zurück, wobei die Anzahl Fahrten mit zunehmender Länge des Arbeitswegs abnahm. Als Hauptverkehrsmittel wurden fast ausschliesslich die Eisenbahn und das Auto eingesetzt (G 11). Während sich die Anteile dieser beiden Verkehrsmittel bei den Arbeitswegen zwischen 50 und 75 Kilometern ungefähr die Waage hielten (Eisenbahn: 51%, Auto: 49%), dominierte bei den Arbeitswegen von mehr als 75 Kilometern die Eisenbahn (67%).

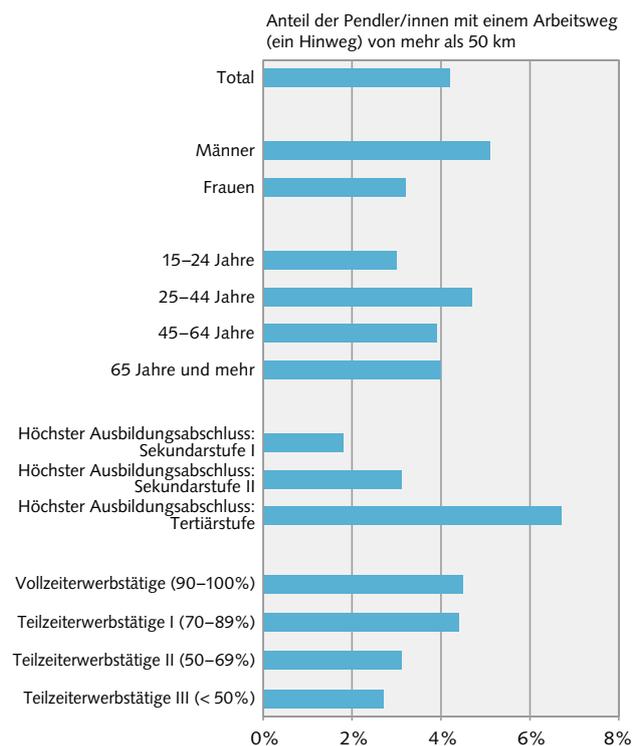
Der Anteil der Fernpendlerinnen und -pendler ist unter den Personen mit hohem Bildungsgrad besonders gross (G 12). So wiesen von 2010 bis 2014 beinahe 7% der der Arbeitspendlerinnen und -pendler mit einem Bildungsabschluss auf Tertiärstufe (Hochschulen, höhere Fachschulen, eidgenössische Diplome und Fachausweise etc.) einen Arbeitsweg von mehr als 50 Kilometern auf. Verglichen damit betrug der entsprechende Wert bei den Personen der Sekundarstufe II (mehrheitlich Erwerbstätige mit beruflicher Grundausbildung) weniger als die Hälfte (3%) und bei den Personen der Sekundarstufe I (keine nachobligatorische Ausbildung) lediglich ein gutes Viertel (2%). Überdurchschnittlich hoch war der Fernpendleranteil auch unter den Männern, bei der Altersgruppe zwischen 25 und 44 Jahren und bei den Vollzeit-erwerbstätigen (jeweils um die 5%).

### Fernpendler/innen nach Länge des Arbeitswegs (ein Hinweg) und Hauptverkehrsmittel, 2010/14 G 11



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

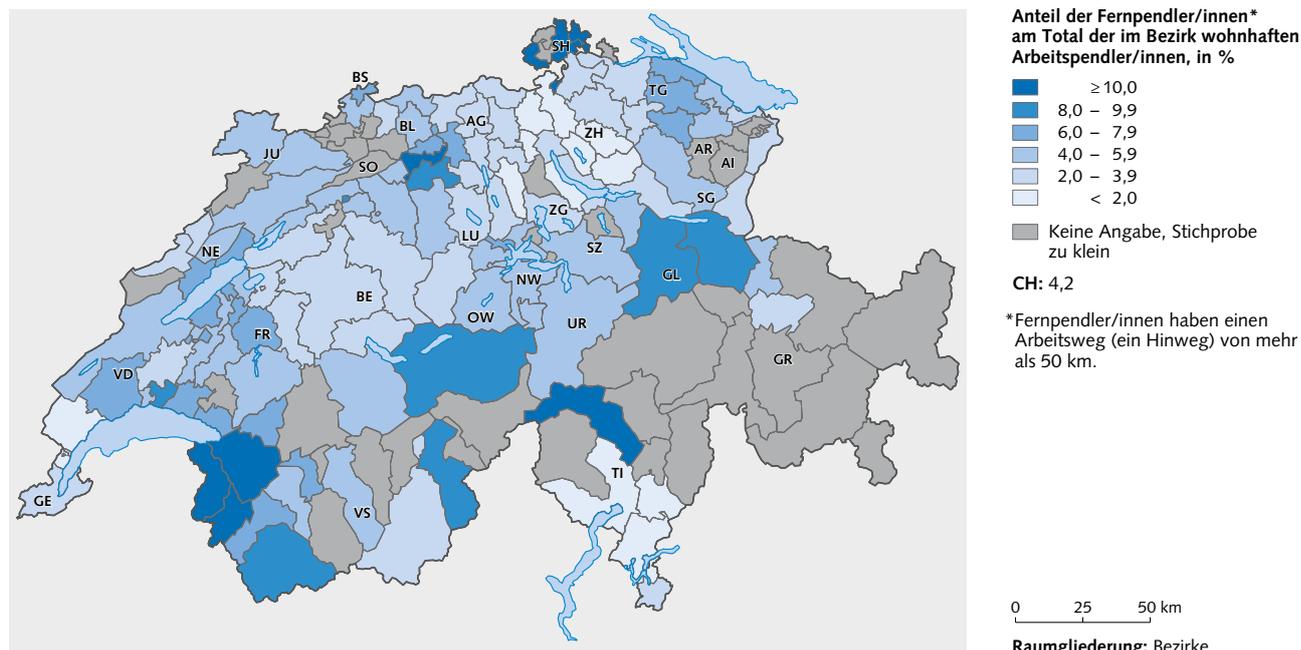
### Fernpendler/innen nach Bevölkerungsgruppen, 2010/14 G 12



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

Fernpendler/innen, 2010/14

G 13



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE)

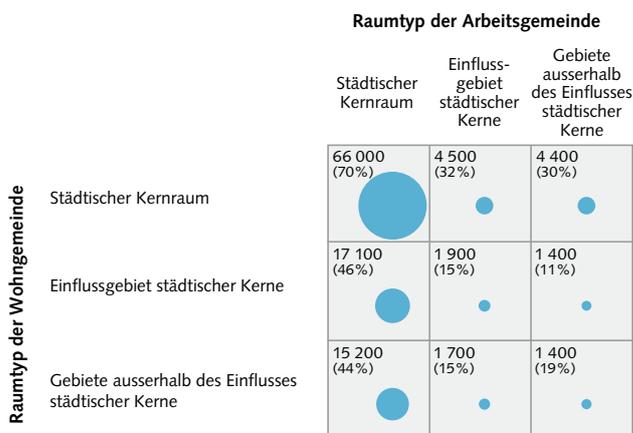
© BFS, ThemaKart, Neuchâtel 2016

Die geografische Aufschlüsselung ergibt besonders hohe Fernpendleranteile (mehr als 10%) für mehrere Bezirke in den Regionen Schaffhausen und Chablais/Unterwallis sowie für die Bezirke Olten SO und Leventina TI (G 13). Den Spitzenwert verzeichnet der Bezirk Unterklettgau SH, wo im Durchschnitt der Jahre 2010 bis 2014 beinahe 18% der Penderinnen und Pender einen Arbeitsweg von mehr als 50 Kilometern aufwiesen. Ein Grossteil dieser Personen pendelte in den Bezirk Zürich; das Gleiche gilt auch für die Fernpendlerinnen und -pendler der übrigen Schaffhauser Bezirke. Aus dem Chablais und dem Unterwallis führten die langen Pendlerwege vor allem in die Region Lausanne, aber auch nach Genf und Sion. Von Olten aus begaben sich die meisten Fernpendlerinnen und -pendler in die Bezirke Zürich und Bern-Mittelland, während jene der Leventina vor allem nach Bellinzona TI und Lugano TI, aber auch nach Locarno TI fuhren. Bezüglich dieser geografischen Auswertungen ist zu sagen, dass in 37 der insgesamt 148 Bezirke der Schweiz die Stichprobengrösse unter 40 Beobachtungen lag, weshalb diese Gebiete aus Präzisionsgründen aus der Analyse ausgeschlossen wurden.

Zwischen 2010 und 2014 arbeiteten 86% aller Fernpendlerinnen und -pendler in einem städtischen Kernraum. Dies entsprach knapp 98'400 Personen (G 14). Auffallend viele davon bewegten sich von einer Stadt in eine andere: 58% der Penderinnen und -pendler mit einem

Arbeitsweg von mehr als 50 Kilometern arbeiteten nicht nur in einem städtischen Kernraum, sondern wohnten auch in einem solchen. Von diesen Personen benutzten 70% die Eisenbahn als Hauptverkehrsmittel, 30% das Auto. Umgekehrt dominierte der Personenwagen bei den vergleichsweise kleinen Fernpendlerströmen, die eine Gemeinde ausserhalb der städtischen Kerne zum Ziel hatten.

**Anzahl Fernpendler/innen<sup>1</sup> zwischen verschiedenen Raumtypen (städtisch/nicht städtisch), 2010/14**  
(In Klammern: Anteil der Bahnpendler/innen<sup>2</sup>) **G 14**



<sup>1</sup> Pender/innen mit einem Arbeitsweg von mehr als 50 km (ein Hinweg); ohne Grenzgänger/innen ins bzw. aus dem Ausland

<sup>2</sup> Bahn als Hauptverkehrsmittel

Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturerhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

## 8 Ausbildungspendler/innen

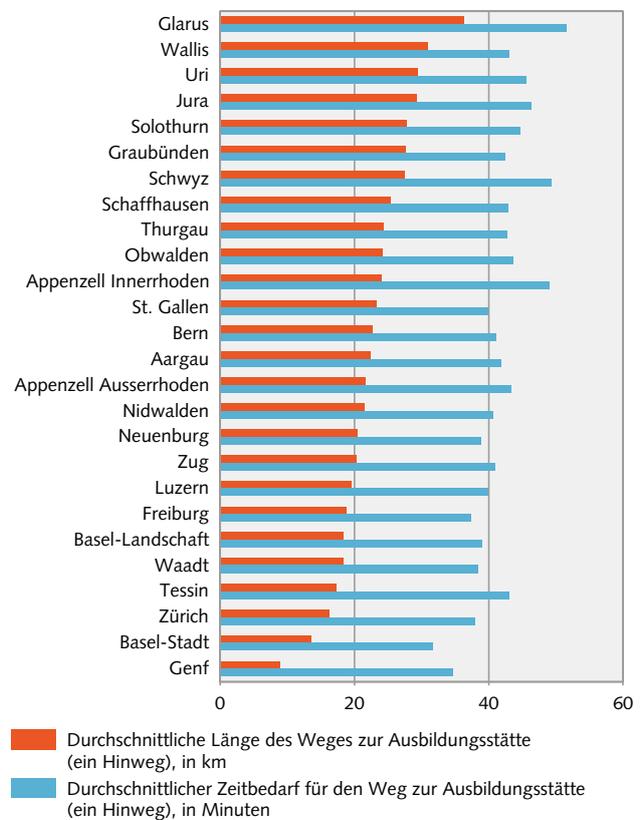
Neben den 3,9 Millionen Arbeitspendlerinnen und -pendlern gab es in der Schweiz 2014 gut 0,8 Millionen Ausbildungspendlerinnen und Ausbildungspendler. Gemeint sind Personen ab 15 Jahren, die in Ausbildung stehen und zu diesem Zweck in regelmässigen oder unregelmässigen Abständen ihr Wohngebäude verlassen (Schülerinnen und Schüler, Lehrlinge, Studierende o.ä.).

Um zu ihrer Bildungsstätte zu gelangen, legten die Ausbildungspendlerinnen und -pendler in den Jahren zwischen 2010 und 2014 durchschnittlich 20 km zurück (ein Hinweg), wobei dieser Wert von Kanton zu Kanton stark variierte (G15). Den längsten Ausbildungsweg hatten die Glarnerinnen und Glarner mit 36 km. Das sind viermal mehr als in Genf, wo ein durchschnittlicher Ausbildungsweg 9 km mass. Weniger ausgeprägt waren die kantonalen Differenzen in Bezug auf den Zeitbedarf. Grund dafür ist, dass Personen mit langen Wegen häufig schnellere Verkehrsmittel einsetzen können. So waren es zwar ebenfalls die Glarnerinnen und Glarner, deren durchschnittlicher Ausbildungsweg zwischen 2010 und 2014 mit 52 Minuten am längsten dauerte, doch übertraf dieser Wert jenen von Basel-Stadt am «schnellen Ende des Spektrums» (32 Minuten) lediglich um das 1,6-Fache. Im gesamtschweizerischen Durchschnitt dauerte ein Ausbildungsweg zirka 40 Minuten.

Als Hauptverkehrsmittel verwendet die Mehrheit der Ausbildungspendlerinnen und -pendler den öffentlichen Verkehr: 41% von ihnen fuhren 2014 mit der Eisenbahn zur Ausbildungsstätte, weitere 26% mit dem öffentlichen Strassenverkehr (G 16). Dagegen spielt der Personenwagen – anders als beim Arbeitsverkehr – nur eine nachgeordnete Rolle: Geradema 16% der Ausbildungspendlerinnen und -pendler begaben sich mit dem Auto zur Schule oder zur Universität. Hauptgrund für die vergleichsweise geringe Bedeutung des Personenwagens ist, dass viele Ausbildungspendlerinnen und -pendler entweder keinen Führerschein besitzen oder sich kein eigenes Fahrzeug leisten können.

### Länge und Zeitbedarf für den Weg zur Ausbildungsstätte nach Wohnkanton der Ausbildungspendler/innen, 2010/14

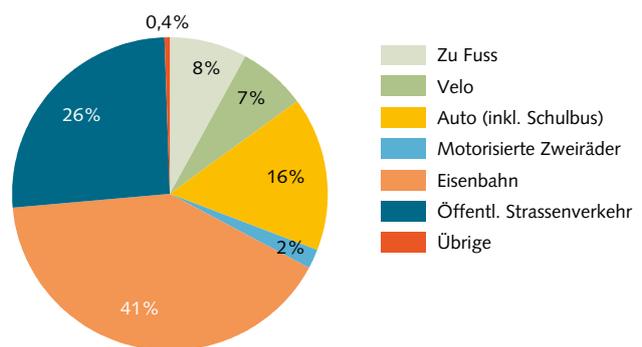
G 15



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

### Ausbildungspendler/innen nach Hauptverkehrsmittel, 2014

G 16



Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturhebung (SE) © BFS, Neuchâtel 2016

## Anhang: Methodische Hinweise

### Erhebungen, Quellen

Die Pendlerdaten zu den Jahren 2010 bis 2014 stammen aus der Strukturhebung, die im Rahmen der modernisierten Volkszählung jährlich als Stichprobenerhebung durchgeführt wird. Grundgesamtheit ist die ständige Wohnbevölkerung der Schweiz ab 15 Jahren. Die Stichprobe umfasste 2014 rund 288'000 zufällig ausgewählte Personen. Für weitere Informationen zur Strukturhebung siehe [www.volkszählung.ch](http://www.volkszählung.ch).

Die Pendlerdaten der Jahre 1990 und 2000 entstammen der früheren Volkszählung. Hierbei handelte es sich um eine Vollerhebung: Befragt wurden sämtliche Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz. In den vorliegenden Auswertungen berücksichtigt wurden Personen ab 15 Jahren.

Die Zahlen zur Bedeutung des Arbeits- und Ausbildungsverkehrs (Kapitel 1) entstammen der alle 5 Jahre durchgeführten Stichprobenerhebung Mikrozensus Mobilität und Verkehr. 2010 wurden gut 60'000 Personen befragt. Die Definitionen und Erhebungskonzepte der Verkehrszwecke «Arbeit» und «Ausbildung» decken sich dabei nicht vollständig mit denjenigen der «Pendlermobilität» in der Strukturhebung und der früheren Volkszählung.

### Genauigkeit der Ergebnisse

Die Genauigkeit der in dieser Publikation präsentierten Ergebnisse unterliegt aus methodischen Gründen bestimmten Einschränkungen:

#### Fehlende Werte (*item nonresponse*)

Die Daten der vorliegenden Publikation basieren auf Personenbefragungen (siehe Erhebungen, Quellen), wobei ein Teil der befragten Personen unvollständige Angaben machte. Die Anzahl solcher fehlender Werte in den einzelnen Erhebungsjahren und bei den wichtigsten Auswertungsvariablen ist untenstehender Tabelle zu den Grundgesamtheiten zu entnehmen (nur Arbeitspendler/innen). Wenn mehrere Variablen miteinander kombiniert werden, vergrößert sich der Anteil der fehlenden Werte unter Umständen zusätzlich.

Für die Jahre 2013 und 2014 sowie für den aggregierten Datensatz 2010/14 (Erklärung siehe unten) wurden die fehlenden Werte bei einigen Variablen mittels eines Schätzverfahrens ergänzt (sogenannte «Imputation», siehe Tabelle unten). Bei den übrigen Jahren und Variablen blieben die fehlenden Werte unberücksichtigt. Die Angaben in absoluten Zahlen stellen somit zum Teil Mindestwerte dar, zu denen in der Realität noch eine gewisse Anzahl Personen mit fehlenden Angaben hinzukommen dürfte.

Bei Angaben in Prozenten geht die Vernachlässigung der fehlenden Werte mit der Annahme einher, dass sich die Personen mit fehlenden Angaben genau gleich auf die Ausprägungen einer bestimmten Variable verteilen wie die Personen mit vollständigen Angaben. Diese Annahme muss nicht zutreffen, weshalb die Resultate verzerrt sein können.

### Arbeitspendler/innen: Grundgesamtheiten der Datensätze

|   | 1990      | 2000                                    | 2010 <sup>1</sup> | 2014 <sup>1</sup>      | 2010/14 <sup>1,2</sup> |
|---|-----------|---|-------------------|------------------------|------------------------|
| Erwerbstätige (15 Jahre und älter)                          | 3 580 913 | 3 789 416                               | 4 119 687         | 4 320 443              | 4 213 689              |
| davon ohne Angabe ob Pendler/innen oder Nicht-Pendler/innen | 207 708   | 413 584                                 | 207 714           | 0 <sup>5</sup>         | 0 <sup>5</sup>         |
| davon Nicht-Pendler/innen                                   | 427 783   | 318 184                                 | 269 919           | 419 093 <sup>5</sup>   | 399 497 <sup>5</sup>   |
| davon Pendler/innen   | 2 945 422 | 3 057 648                               | 3 642 054         | 3 901 350 <sup>5</sup> | 3 814 192 <sup>5</sup> |
| davon mit bekanntem Arbeitsweg in der Schweiz               | 2 940 053 | 3 050 180                               | 3 496 709         | 3 630 306              | 3 535 364              |
| davon mit bekanntem Arbeitsweg ins Ausland                  | 5 369     | 7 468                                   | 14 693            | 15 306                 | 15 830                 |
| davon mit Angabe des Hauptverkehrsmittels                   | 2 925 399 | 2 998 642                               | 3 599 516         | 3 901 350 <sup>5</sup> | 3 814 192 <sup>5</sup> |
| davon mit Angabe des Zeitbedarfs                            | 2 908 945 | 2 728 327                               | 3 287 951         | 3 453 115              | 3 349 164              |
| davon mit Angabe der Länge (Distanz) des Arbeitswegs        |           | ... <sup>3</sup> 2 985 300 <sup>4</sup> | 2 678 997         | 2 885 838              | 2 752 089              |

<sup>1</sup> Hochgerechnete Werte. <sup>2</sup> Aggregierter Datensatz («Pooling») der Jahre 2010 bis 2014. <sup>3</sup> Keine Angabe.

<sup>4</sup> Näherungsweise Wert. <sup>5</sup> Fehlenden Werten wurde mittels eines Schätzverfahrens ein Wert zugewiesen («Imputation»).

Quellen: BFS – Pendlermobilität (PEND), Strukturhebung (SE)

### *Ungenauigkeiten aufgrund von Hochrechnungen*

Die Daten der vorliegenden Publikation basieren grösstenteils auf Stichprobenerhebungen (siehe Erhebungen, Quellen): Ausgehend von den Antworten zufällig ausgewählter Befragungspersonen wird auf die Gesamtbevölkerung geschlossen. Diese Schätzungen sind mit Ungenauigkeiten behaftet, insbesondere bei feinen Aufschlüsselungen. Für die Aussagen zur Pendlermobilität auf regionaler Ebene sowie zu den Fernpendler/innen (Kapitel 4, 6–8) wurden daher die Daten der fünf Erhebungsjahre 2010 bis 2014 aggregiert (sogenanntes «Pooling»).

### **Wohnsitz**

Der Begriff des Wohnens (enthalten in: Wohngebäude, Wohngemeinde, Wohnbezirk, Wohnkanton) bezieht sich nicht auf den Wohnsitz im personenrechtlichen Sinne, sondern auf den Ort, von dem aus eine Pendlerin beziehungsweise ein Pendler den Arbeits- oder Ausbildungsweg antritt.

### **Weitere Informationen im Internet**

[www.statistik.admin.ch](http://www.statistik.admin.ch) → 11 Mobilität und Verkehr  
→ Personenverkehr → Pendlermobilität