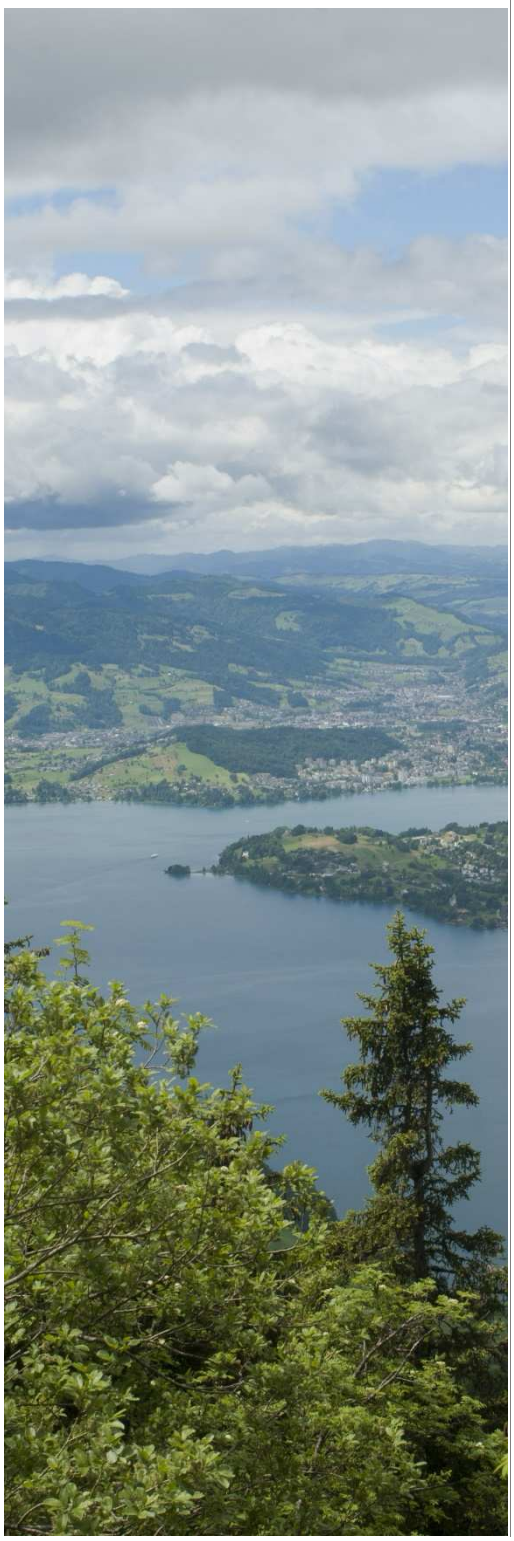
Die regionalwirtschaftliche Entwicklung in der Schweiz



regio suisse
Netzwerkstelle Regionalentwicklung
Réseau de développement régional
Rete di sviluppo regionale
Rait per il svilup regiunal

regiosuisse Monitoring

IMPRESSUM

Herausgeberin:	regiosuisse – Netzwerkstelle Regionalentwicklung
Titel:	regiosuisse Monitoring
Auftraggeber:	SECO
Ort:	Bern
Jahr:	2026
Download:	www.regiosuisse.ch/monitoring

Autoren
Simon Schranz, regiosuisse

Herausgeberin
regiosuisse – Netzwerkstelle Regionalentwicklung

info@regiosuisse.ch
www.regiosuisse.ch

Sprachen
Das regiosuisse-Monitoring erscheint auf Deutsch und Französisch.

Der Bericht gibt die Auffassung der Autoren wieder, die nicht notwendigerweise mit jener des Auftraggebers übereinstimmen muss.

Im Auftrag von
Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
Staatssekretariat für Wirtschaft SECO

nrp Neue Regionalpolitik

Mobilität und Pendlerverkehr

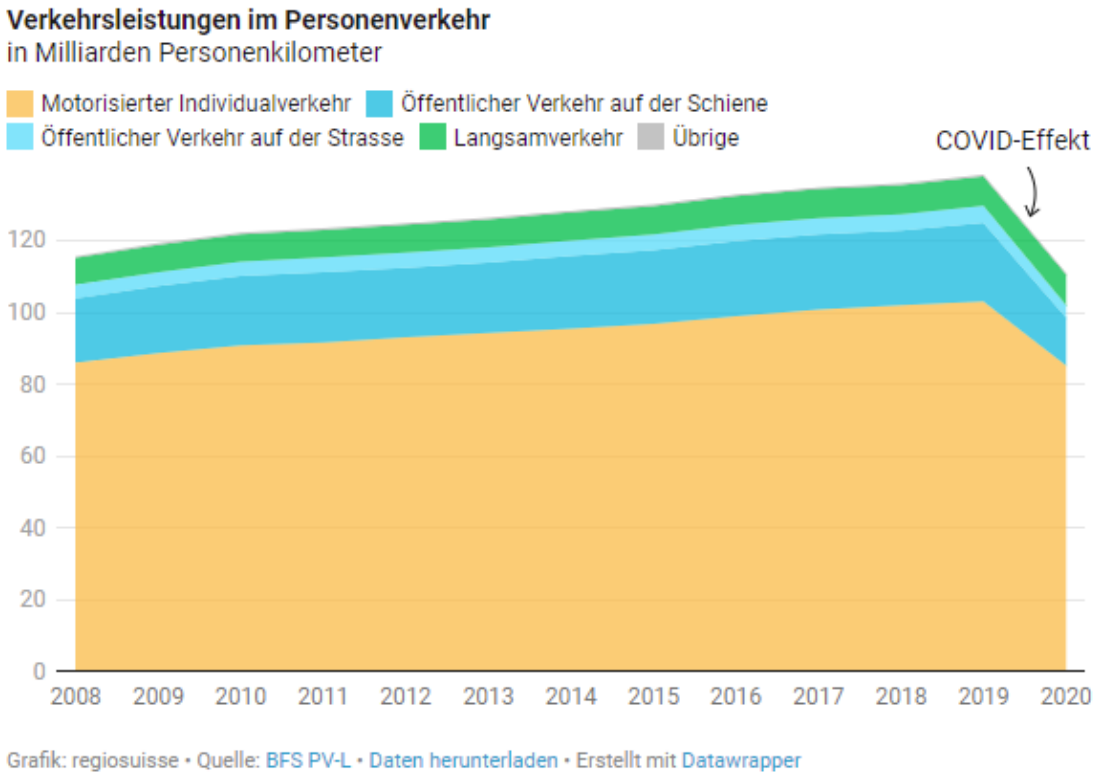
Das Wichtigste in Kürze:

- Die Verkehrsleistung im Personenverkehr hat im letzten Jahrzehnt (ante Corona) stetig zugenommen. Mit Blick auf die Zukunft gehen die Verkehrsperspektiven des Bundes davon aus, dass die Gesamtverkehrsleistung im Personenverkehr aufgrund des Bevölkerungswachstums weiter ansteigen wird, wobei aber die mittlere Tagesdistanz pro Person abnehmen wird.
- Das Mobilitätsverhalten von Stadt- und Landbevölkerung unterscheidet sich: Die Einwohnerinnen und Einwohner ländlicher Räume legen im Tagesdurchschnitt mehr Kilometer zurück und benutzen häufiger den motorisierten Individualverkehr.
- Die Anzahl der Pendelnden ist in den letzten 30 Jahren deutlich und überproportional zum Bevölkerungswachstum gestiegen. Relativ betrachtet haben die Pendlerströme aus den städtischen und intermediären Räumen in Richtung der ländlichen Räume am stärksten zugelegt. Absolut betrachtet sind es aber klar die Pendlerströme zwischen den Städten, die am stärksten gewachsen sind.
- Das Mobilitätsverhalten der Stadt- wie auch der Landbevölkerung wird sich künftig aufgrund verschiedener Entwicklungen und Trends (Demographie, Home-Office, neue Mobilitätsangebote) weiter verändern. Neue Mobilitätsangebote bergen hierbei ein grosses Potenzial für eine bessere Erschliessung der peripheren Räume.

Einleitung

Die Schweizer Bevölkerung wird immer mobiler. Die Anzahl der zurückgelegten Personenkilometer (Produkt aus der Zahl der beförderten Personen und der von ihnen zurückgelegten Entfernungen) nahm in den letzten Jahren stetig zu. Wurden 2008 noch 115 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, waren es 2019 fast 140 Milliarden. Dies entspricht einem Wachstum von über 20 Prozent. Die Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie des Langsamverkehrs (Fuss, Velo) sind in diesem Zeitraum leicht angestiegen, während sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs (öV) unterproportional entwickelt hat.

Der Einbruch der Verkehrsleistung im Jahr 2020 ist auf die Coronavirus-Pandemie zurückzuführen – mehr dazu im Exkurs weiter unten.



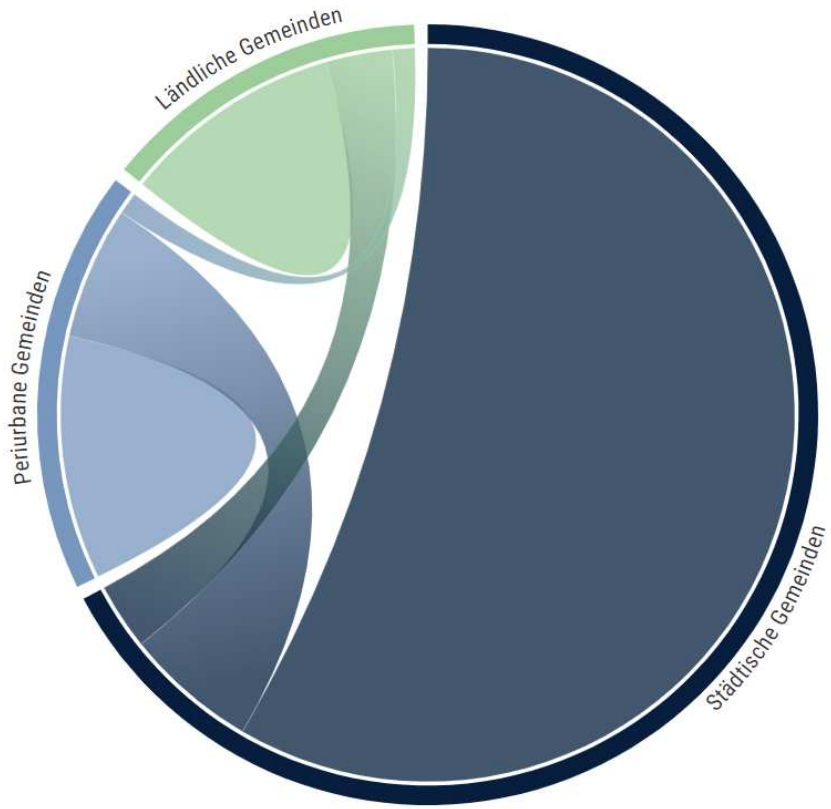
Diese Entwicklung ist allerdings stark durch das Bevölkerungswachstum geprägt. Dementsprechend hat die durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz pro Person im Zeitraum 2000 bis 2015 um lediglich fünf Prozent zugenommen.

Gemäss den Verkehrsperspektiven des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) ist damit zu rechnen, dass die Verkehrsleistung im Personenverkehr weiter zunehmen wird. Anders als bis anhin wird aber davon ausgegangen, dass die mittlere Tagesdistanz pro Person sinken wird. Ein wichtiger Grund dafür ist die zunehmende Alterung, die zu einer anteilsmässigen Abnahme der Erwerbsbevölkerung führt. Hinzu kommen neue Arbeitsformen wie Homeoffice, die zu einer weiteren Reduktion der Pendlerwege führen.

Stadt- und Landbevölkerung haben unterschiedliche Mobilitätsverhalten

Die gefahrenen Wege gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 lassen sich auch regional auswerten. Während 60 Prozent aller gefahrenen Wege innerhalb oder zwischen urbanen Räumen stattfinden, entfallen auf Verbindungen zwischen ländlichen Gemeinden 11 Prozent der Wege. Diese Werte sind in erster Linie dem Bevölkerungsanteil der jeweiligen Räume geschuldet – aber nicht nur – denn das Verkehrsverhalten der Bevölkerung unterscheidet sich nach Raumtyp.

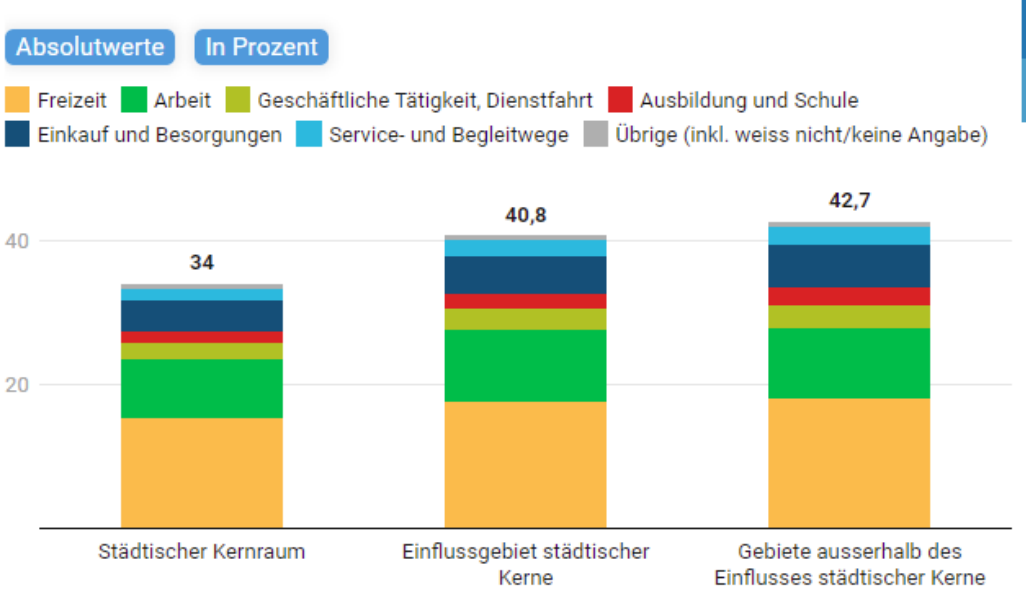
Anteil Wege zwischen Raumtypen
in Prozent im Jahr 2015



Quelle: BFS / Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Grafik: regiosuisse

Unterschiede bestehen beispielsweise bezüglich der durchschnittlich zurückgelegten Tagesdistanz. Während Personen ausserhalb des Einflussgebiets städtischer Kerne pro Tag fast 43 Kilometer zurücklegen, liegt die durchschnittliche Tagesdistanz von Personen städtischer Kernräume mit 34 Kilometer gut 25% tiefer. Hinsichtlich der Wegzwecke weisen die beiden Räume hingegen eine sehr ähnliche relative Verteilung auf. Beispielsweise legen Personen in Kernstädten ca. 45% ihrer durchschnittlichen Tagesdistanz für Freizeitzwecke zurück. In ländlichen Räumen beträgt dieser Anteil 42%. Auch für die übrigen Verkehrszwecke (Arbeit, Ausbildung, Einkauf etc.) zeigen sich nur geringe Unterschiede.

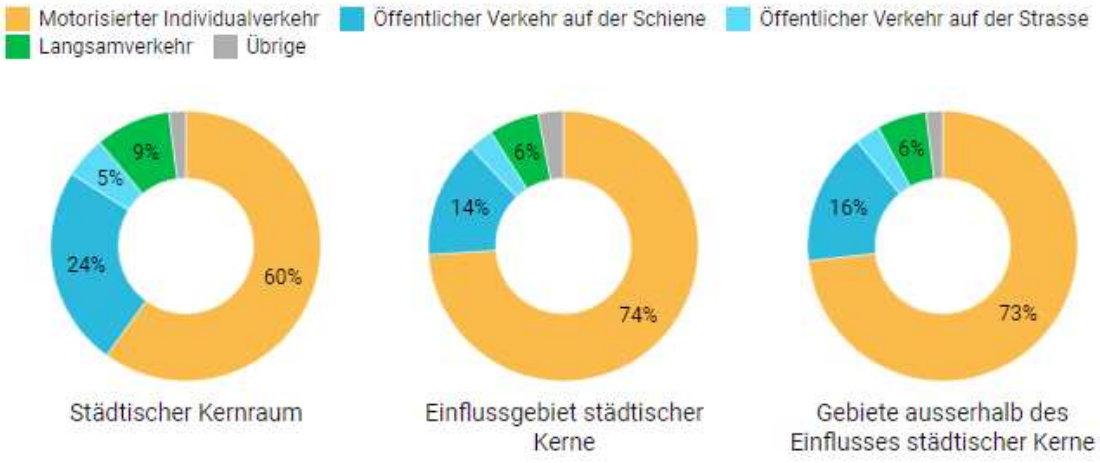
Mittlere Tagesdistanz pro Person nach Verkehrszweck im Jahr 2015
in Kilometern im Inland



Grafik: regiosuisse • Quelle: BFS / Mikrozensus Mobilität und Verkehr • Daten herunterladen • Erstellt mit Datawrapper

Ein weiterer Unterschied im Mobilitätsverhalten zwischen Stadt und Land besteht in der Verkehrsmittelwahl (sogenannter Modal-Split). Der MIV dominiert auf dem Land wie auch im Einflussgebiet städtischer Kerne klar. Etwas anders sieht es hingegen in den Kernstädten selbst aus. Dort liegt der Anteil des öV wie auch des Langsamverkehrs deutlich höher. Bemerkenswert ist auch, dass der MIV-Anteil im Einflussgebiet städtischer Kerne fast genau gleich hoch ist wie in den ländlichen Räumen.

Anteile der Verkehrsmodi an der mittleren Tagesdistanz im Inland pro Person im Jahr 2015



Hinweis: Für die Zuteilung in die gezeigten Kategorien wird der Wohnort einer Person berücksichtigt.

Grafik: regiosuisse • Quelle: BFS / Mikrozensus Mobilität und Verkehr • Daten herunterladen • Erstellt mit Datawrapper

Ein ähnliches Bild zeigt sich auch beim Autobesitz. Während ein Durchschnittshaushalt im städtischen Kernraum 1.02 Autos besitzt, sind es in ländlichen Räumen 1.38. Entsprechend liegt auch die Quote der Personen mit Führerschein im städtischen Kernraum (79%) ca. 10 Prozentpunkte tiefer als in den übrigen Räumen. Das gegenteilige Bild zeigt sich beim Besitz von öV-Abos. Hier liegen die Anteile in den Kernstädten klar am höchsten.

Exkurs: Mobilität in der COVID-Krise

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung während der COVID-Krise im Rahmen der Mobilitäts-Sonderauswertung Covid-19 sowie des Mobilitäts-Monitorings Covid-19 genauer untersucht. Als Datenquelle diente bei der Mobilitäts-Sonderauswertung der Mikrozensus Mobilität und Verkehr, während das Mobilitäts-Monitoring gestützt auf Handy-Bewegungsdaten durchgeführt wurde.

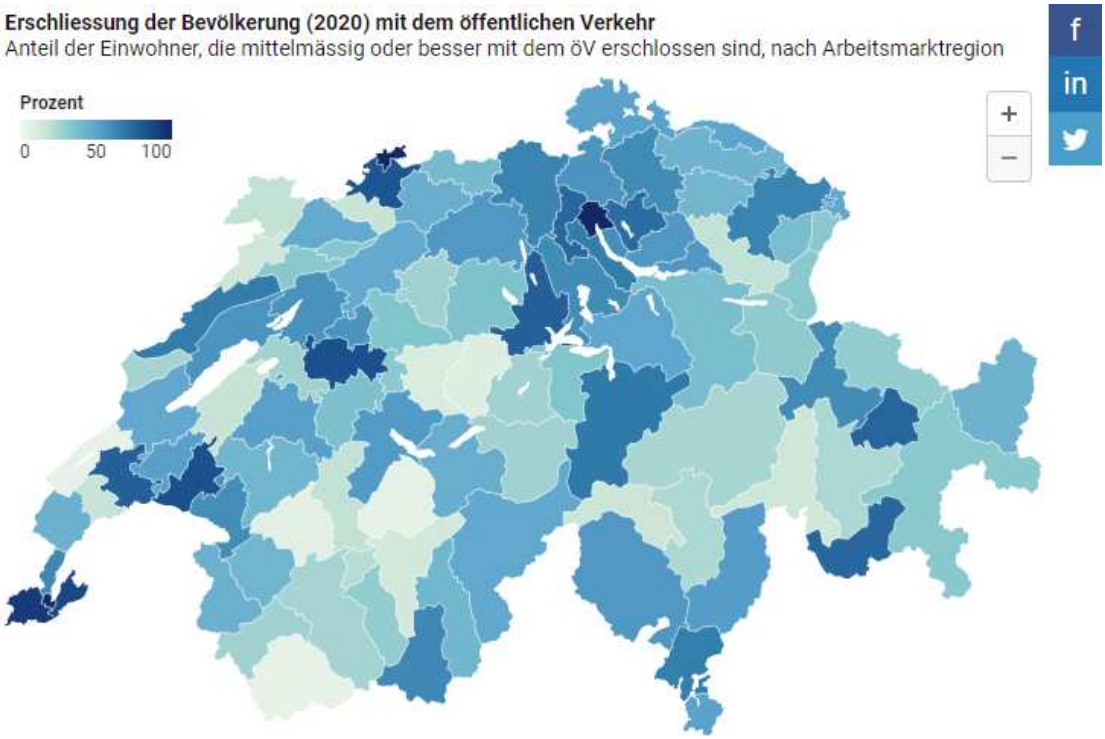
Die Resultate der Mobilitäts-Sonderauswertung zeigen, dass COVID-19 grosse Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung hatte. Beispielsweise sank die durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz Anfang 2021 um 9.8 km bzw. 31% gegenüber dem Vorjahr. Besonders stark zurückgegangen sind dabei die Distanzen im öV. Grund dafür ist, dass das Ansteckungsrisiko im öV als grösser erachtet wurde als beispielsweise im eigenen Auto. Entsprechend fiel der Rückgang beim MIV geringer aus. Im Langsamverkehr hingegen wurden während der Krise leicht längere Distanzen als vor der Krise zurückgelegt.

Das Mobilitäts-Monitoring kommt zu ähnlichen Ergebnissen, lässt aber eine zeitlich ausgedehntere Betrachtung zu. Die Auswertungen zeigen, dass der erste Lockdown im März 2020 klar den stärksten Effekt auf das Verkehrsgeschehen hatte. Im Vergleich dazu haben sich die weiteren im Verlauf der Krise ergriffenen Massnahmen deutlich weniger stark ausgewirkt. Die Daten zeigen zudem, dass sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung z.T. schon vor der Ergreifung von Massnahmen angepasst hat. Dies dürfte mit der von der Bevölkerung wahrgenommenen Entwicklung der Fallzahlen zusammenhängen.

ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum unterdurchschnittlich

Die oben gezeigten grossen Unterschiede in der Wahl des Verkehrsmittels dürften zu einem wesentlichen Teil auf die Unterschiede hinsichtlich der Erschliessungsqualität mit dem öV zurückzuführen sein. Diese ist in ländlichen Räumen in der Regel deutlich weniger gut als im städtischen Umfeld. Grund dafür ist primär die weniger dichte Besiedelung dieser Räume. Dieser strukturelle Unterschied erschwert es, aus wirtschaftlicher Perspektive sinnvolle öV-Angebote zu realisieren.

Die schlechtere öV-Erschliessung des ländlichen Raumes zeigt sich beispielsweise bei Betrachtung der Abdeckung der Bevölkerung durch die verschiedenen öV-Güteklassen (Klassifizierung des ARE).



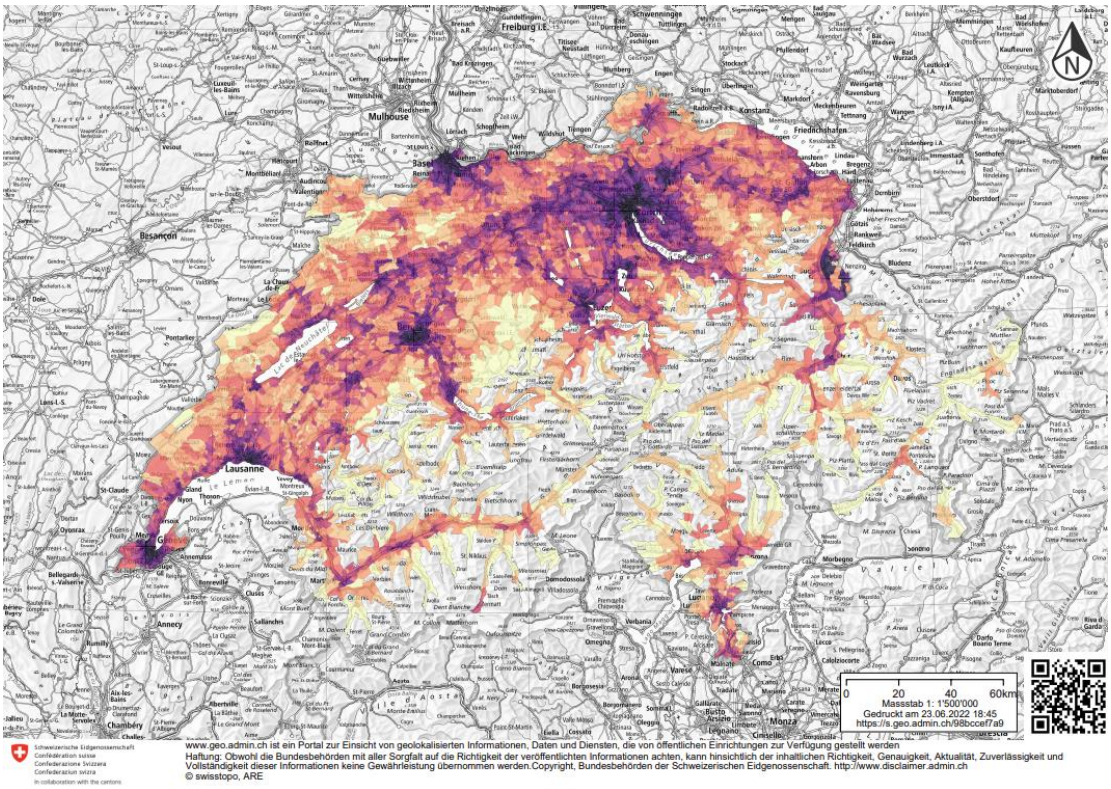
Hinweis: Die Grafik orientiert sich an den ÖV-Güteklassen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE (2022). Die Farbgebung basiert auf dem Bevölkerungsanteil, der innerhalb der ÖV-Güteklassen A-C wohnhaft ist (A: Sehr gute Erschliessung, C: Mittelmässige Erschliessung).

Grafik: regiosuisse • Quelle: BFS STATPOP, ARE ÖV-Güteklassen • Daten herunterladen • Erstellt mit Datawrapper

Die obige Karte zeigt, dass vor allem die Räume im Einzugsgebiet der grossen Agglomerationen wie Zürich, Basel, Bern oder Genf über eine gute öV-Erschliessung verfügen. In und um diese Kerne sorgen in hohen Frequenzen bediente S-Bahn-, Tram- und Bushaltestellen für ein attraktives öV-Angebot. Zudem sind diese Kerne durch zahlreiche Fernverkehrsverbindungen erschlossen. Dies führt dazu, dass 80 bis 100 Prozent der in diesen Räumen ansässigen Bevölkerung sehr gut bis mittelmässig gut erschlossen ist mit dem öV.

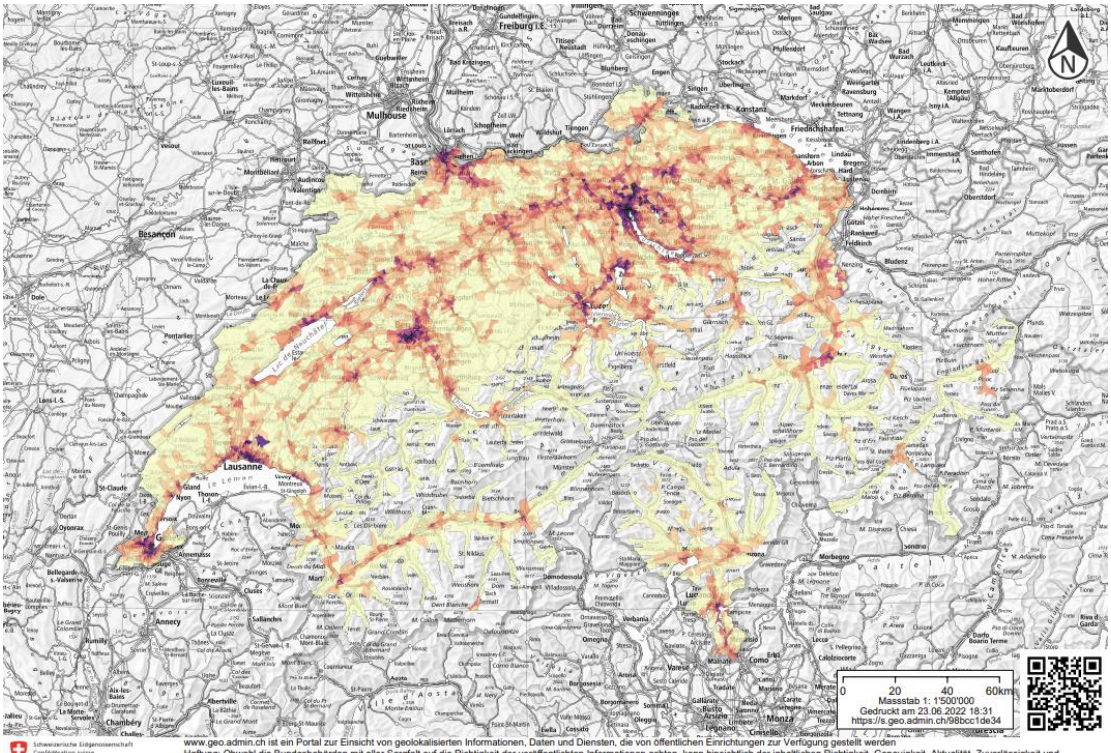
Mit zunehmender Distanz zu einer Agglomeration verschlechtert sich die Situation dann zunehmend. Insbesondere in den Bergregionen leben zahlreiche Einwohnerinnen und Einwohner – zum Teil über 50% – in Gebieten, die quasi keine öV-Erschliessung aufweisen (keine Abdeckung durch eine öV-Güteklasse). In dieses Bild passt, dass die ländlichen Räume gemäss dem vom ARE berechneten Erreichbarkeitsindex mit dem MIV deutlich besser erreichbar sind als mit dem öV. Angesichts dessen überrascht es nicht, dass der MIV in den ländlichen Räumen das zentrale Fortbewegungsmittel darstellt.

Erreichbarkeit mit dem MIV



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
www.geo.admin.ch ist ein Portal zur Einsicht von geolokalisierten Informationen, Daten und Diensten, die von öffentlichen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden
Haftung: Obwohl die Bundesbehörden mit aller Sorgfalt auf die Richtigkeit der veröffentlichten Informationen achten, kann hinsichtlich der inhaltlichen Richtigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit dieser Informationen keine Gewährleistung übernommen werden.Copyright, Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft. http://www.disclaimer.admin.ch
© swisstopo, ARE

Erreichbarkeit mit dem ÖV



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra
www.geo.admin.ch ist ein Portal zur Einsicht von geolokalisierten Informationen, Daten und Diensten, die von öffentlichen Einrichtungen zur Verfügung gestellt werden
Haftung: Obwohl die Bundesbehörden mit aller Sorgfalt auf die Richtigkeit der veröffentlichten Informationen achten, kann hinsichtlich der inhaltlichen Richtigkeit, Genauigkeit, Aktualität, Zuverlässigkeit und Vollständigkeit dieser Informationen keine Gewährleistung übernommen werden.Copyright, Bundesbehörden der Schweizerischen Eidgenossenschaft. http://www.disclaimer.admin.ch
© swisstopo, ARE

Exkurs: Die Mobilität der Zukunft als Chance für den ländlichen Raum

Die Mobilität befindet sich aktuell und insbesondere auch im Zuge der Digitalisierung in einem starken Wandel. Durch die immer bessere Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten und neu aufkommende Angebotsformen entstehen neue Mobilitätsangebote. Ein Beispiel dafür sind Mobility-as-a-Service-Angebote. Dabei handelt es sich um Mobilitätslösungen, die durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel ein nahtloses und individuell angepasstes Tür-zu-Tür-Mobilitätsangebot schaffen. Weiter wird erwartet, dass On-Demand-Angebote wie auch Sharing-Angebote künftig einfacher zugänglich sein werden und entsprechend stärker genutzt werden. Der Bund unterstützt die Entwicklung solcher Angebote unter anderem mit der Schaffung einer Mobilitätsdateninfrastruktur.

Diese neuen Angebote tragen auch zu einer potenziell besseren Erschliessung der ländlichen Räume bei. So können die Einwohnerinnen und Einwohner des ländlichen Raums z.B. den MIV für eine Teilstrecke bis zu einer Verkehrsdrehscheibe nutzen und anschliessend auf den öV umgestiegen. Umgekehrt kann an einer Verkehrsdrehscheibe vom öV auf ein Carsharing-Angebot gewechselt werden. Dank Mobility-as-a-Service-Angeboten können solche Reisen schnell geplant, flexible auf die eigenen (zeitlichen) Bedürfnisse abgestimmt und einfach gebucht werden. Dies vereinfacht den Zugang zu ländlichen Räumen und steigert dadurch deren Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort.

Blickt man noch weiter in die Zukunft, dann dürften insbesondere vollautomatisierte Fahrzeuge einen grossen Einfluss auf die Mobilität und auch die Erreichbarkeit der ländlichen Räume haben. Diese Technologie würde es beispielsweise erlauben, eine kostengünstige und auf die individuellen Bedürfnisse perfekt abgestimmte Feinerschliessung der ländlichen Räume vorzunehmen.

Pendelnde aus dem ländlichen Raum benutzen vorwiegend den MIV

Die unterdurchschnittliche öV-Erschliessung wie auch der hohe MIV-Anteil in den ländlichen Räumen schlägt sich auch in den Pendlerstatistiken nieder. Pendlerströme, die in ländlichen Gemeinden starten, nutzen in den allermeisten Fällen den MIV als Hauptverkehrsmittel. Dasselbe gilt etwas weniger ausgeprägt auch in die entgegengesetzte Richtung, also für Pendlerströme, die ländliche Gemeinden als Ziel haben.

Für die ländlichen Zentren zeigt sich interessanterweise ein anderes Bild als für die ländlichen Gemeinden. Insbesondere die Pendlerströme in die Grossstädte wie auch in die Städte weisen für diese Gemeinden einen vergleichsweise tiefen MIV-Anteil und entsprechend einen höheren öV-Anteil auf. Dies dürfte damit zusammenhängen, dass für diese Strecken häufig attraktive Zugsverbindungen bestehen. Gleichzeitig zeigen diese Beobachtungen, dass die öV-Feinerschliessung innerhalb des ländlichen Raums zum aktuellen Zeitpunkt sehr heterogen und zum Teil unattraktiv ausgestaltet ist. Neue, bedarfsorientiertere Mobilitätsangebote könnten entsprechend das Potenzial haben, den öV-Anteil zu steigern (siehe obiger Exkurs).

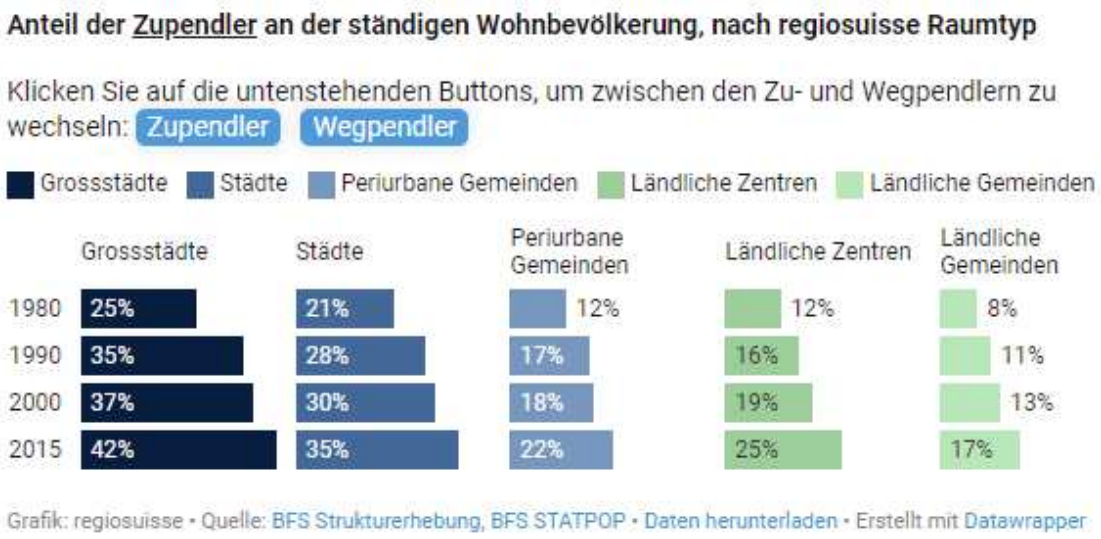
Pendlerbeziehungen nach regiosuisse Raumtyp im Jahr 2016
Anzahl Pendler und und MIV-Anteil pro Beziehung, sortiert nach MIV-Anteil

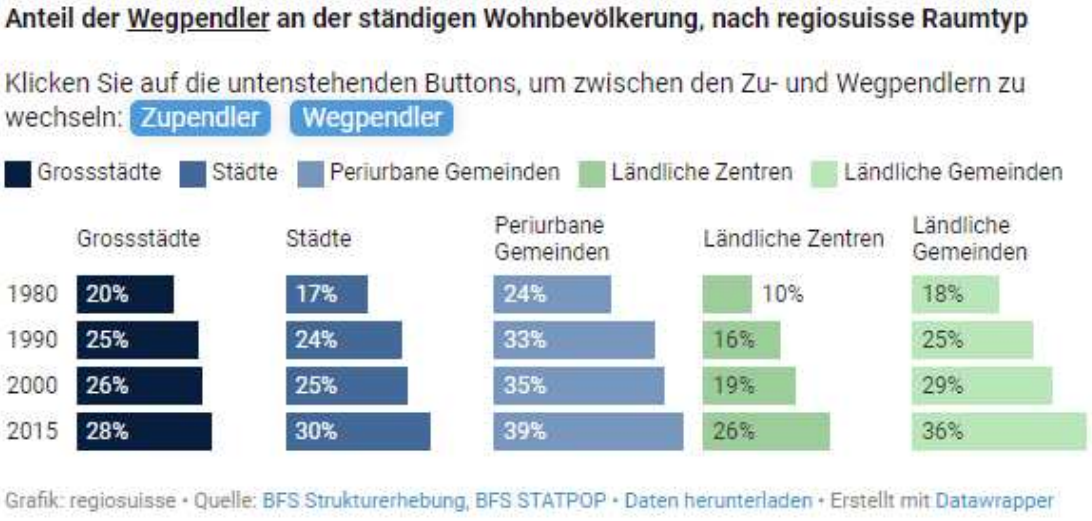
Start	Ziel	Anzahl Pendler	Anteil MIV
Ländliche Gemeinden	Periurbane Gemeinden	58 072	86%
Ländliche Gemeinden	Ländliche Gemeinden	87 535	85%
Periurbane Gemeinden	Ländliche Gemeinden	33 909	84%
Ländliche Zentren	Periurbane Gemeinden	8 933	83%
Ländliche Gemeinden	Ländliche Zentren	41 031	82%
Periurbane Gemeinden	Periurbane Gemeinden	78 308	81%
Periurbane Gemeinden	Ländliche Zentren	11 271	81%
Ländliche Zentren	Ländliche Gemeinden	20 757	80%
Ländliche Gemeinden	Städte	197 056	77%
Städte	Periurbane Gemeinden	95 643	76%
Städte	Ländliche Gemeinden	72 080	76%
Städte	Ländliche Zentren	26 907	75%
Ländliche Zentren	Ländliche Zentren	10 746	75%
Periurbane Gemeinden	Städte	193 960	72%
Grossstädte	Ländliche Gemeinden	14 065	69%
Ländliche Zentren	Städte	42 382	69%
Grossstädte	Periurbane Gemeinden	61 189	65%
Ländliche Gemeinden	Grossstädte	91 589	65%
Städte	Städte	454 938	61%
Grossstädte	Ländliche Zentren	3 065	59%
Periurbane Gemeinden	Grossstädte	216 136	56%
Ländliche Zentren	Grossstädte	12 109	50%
Grossstädte	Städte	68 680	44%
Städte	Grossstädte	162 256	40%
Grossstädte	Grossstädte	565 635	38%

Tabelle: regiosuisse • Quelle: BFS / SE • Daten herunterladen • Erstellt mit Datawrapper

Generell haben sich die Pendlerzahlen in den letzten 30 Jahren stark erhöht. Sind im Jahr 1980 noch 1.2 Millionen Menschen in der Schweiz zur Arbeit gependelt, waren es im Jahr 2015 mit 2.6 Millionen mehr als doppelt so viele. Dieser Effekt ist nicht nur auf das Bevölkerungswachstum zurückzuführen, sondern hängt insbesondere auch mit der Entflechtung von Wohn- und Arbeitsstandort zusammen. Die zunehmende Entflechtung wird beispielsweise bei Betrachtung der Anteile der Zu- und Wegpendler gemessen an der ständigen Wohnbevölkerung

ersichtlich. Die Anteile haben sich seit 1980 in allen Raumtypen stark erhöht. Aufgrund der Konzentration der Arbeitsplätze in urbanen Gebieten ist der Zupendleranteil in den urbanen Gebieten eher hoch, während der Wegpendleranteil vor allem in den ländlichen Räumen hoch ist. Die beobachtete Zunahme dieser Gegensätze ist nicht zuletzt eine Folge des Beschäftigungswachstum, welches in den letzten Jahrzehnten vor allem in den urbanen Räumen stattgefunden hat.





In diesem Kontext ist auch interessant zu sehen, welche Pendlerströme am stärksten zugelegt haben. Es sind dies – relativ betrachtet – insbesondere die Pendlerströme aus den städtischen und intermediären Räumen in die ländlichen Räume. Absolut betrachtet sind es aber klar die Pendlerströme zwischen den Städten, die am stärksten gewachsen sind (Wachstum von ca. 280'000 Pendelnden zwischen 2000 und 2015), gefolgt von den Pendlerströmen aus dem intermediären in den städtischen Raum (Wachstum von ca. 130'000 Pendelnden zwischen 2000 und 2015).

Das Mobilitätsverhalten wird sich weiter verändern

Die obigen Ausführungen haben gezeigt, dass es einerseits Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Stadt und Land gibt. Andererseits hat sich unser Mobilitätsverhalten im Laufe der Zeit verändert – so haben beispielsweise die Pendlerverflechtungen in den letzten 30 Jahren stark zugenommen. Mit Blick auf die Zukunft ist davon auszugehen, dass sich das Mobilitätsverhalten weiter verändern wird, beispielsweise aufgrund des demografischen Wandels. Mit einem steigenden Anteil der Bevölkerung über dem Pensionsalter nimmt die Bedeutung des Freizeitverkehr tendenziell zu. Eine andere relevante Entwicklung ist das Aufkommen von Homeoffice, das sich während der Corona-Pandemie in unserer Gesellschaft etabliert hat. Nicht zuletzt werden aber auch neue Mobilitätsangebote, namentlich das Aufkommen von On-Demand-, Sharing- und Mobility-as-a-Service-Angeboten, das Mobilitätsverhalten der Zukunft prägen – sowohl in der Stadt wie auch auf dem Land.