

Pendeln – mit oder ohne Velo

Immer mehr Schweizerinnen und Schweizer pendeln – in den Städten oft per Velo. Sonst wählen sie auf längeren Strecken zunehmend den öffentlichen Verkehr.

Ivo Mijnssen

Die Schweiz wird zunehmend mobiler. Dies zeigt sich auch auf dem Arbeitsweg. Immer mehr pendeln – 3,7 Millionen waren es 2011, über eine halbe Million mehr als 1990. Und sie fahren auch immer weiter – und sind inzwischen im Schnitt zur Arbeit eine halbe Stunde unterwegs. Gerade der Ausbau der Bahninfrastruktur hat diese zusätzlichen Wege möglich gemacht. Die Strassen haben ihre Kapazitätsgrenzen bekanntlich schon länger erreicht, das Auto verliert an Bedeutung. «Wir machen unser Land noch kleiner, als es ohnehin schon ist», kommentiert Vincent Kauffmann, Soziologieprofessor an der ETH Lausanne, die Entwicklung gegenüber der «NZZ».

Starke Konkurrenz

Den Veloanteil an den wachsenden Pendlerdistanzen zu erhöhen, ist schwierig, auch wenn das Potenzial dafür intakt bleibt: Ein gutes Drittel der Werktätigen pendelt weniger als eine Viertelstunde. Konstante 16 Prozent gehen mit dem Velo oder zu Fuss zur Arbeit. Das Fahrrad allein betrachtet verliert seit über zwanzig Jahren kontinuierlich an Anteilen. 6,3 Prozent nutzten 2011 das Zweirad als Hauptverkehrsmittel, ein knappes Prozent weniger als 1990. Trotz sinkendem Anteil fahren mehr Leute mit dem Velo zur Arbeit. Allerdings wächst ihre Zahl langsamer als der Gesamtverkehr. Daran konnten auch erfolgreiche Förderaktionen wie «bike to

WER MIT DEM VELO UNTERWEGS IST

Das Bundesamt für Statistik verwendet in den neuen Volkszählungen ein Verfahren, das sich von früheren Erhebungsmethoden unterscheidet. Viele Daten sind deshalb nicht vergleichbar. So wurden etwa im Gegensatz zu früher nur Personen ab 15 Jahren befragt, was einen Vergleich der Daten über Ausbildungspendler verunmöglicht; Kinder und Jugendliche fallen hier grösstenteils weg. Die Befragung über das Pendlerverhalten liefert 2011 aber zusätzliche Detailinformationen über die Menschen, die mit dem Velo zur Arbeit unterwegs sind. So fahren Menschen mit höherer Bildung mehr Velo: Bei Schweizerinnen und Schweizern mit Hochschulabschluss liegt der Veloanteil mit 7,7 Prozent um die Hälfte höher als bei jenen mit einem Abschluss auf Stufe Sekundarschule. Akademiker, worunter etwa Architekten, Lehrerinnen und Anwälte fallen, sind auch bei den Berufsgattungen die Velo-champions: Fast 10 Prozent benutzen das Velo. Die Führungskräfte sind jedoch erstaunlicherweise die grössten Velomuffel – mit einem Anteil von gerade einmal 4,4 Prozent. Möglich ist, dass in dieser Berufsgattung Statussymbole wie ein grosses Auto oder ein Imageproblem des Velos stärker sind als Umwelt- und Gesundheitsbewusstsein. Jeannette Morath von «bike to work» stellt hingegen keine Abneigung der Führungskräfte gegenüber dem Velo fest. Die Geschäftsleitung sei bei der Hälfte der teilnehmenden Betriebe in die Kommunikation und die Motivation der Mitarbeitenden eingebunden. In 7 von 10 Firmen fahren auch Mitglieder der Geschäftsleitung selbst mit, wie Morath erklärt.

work» bisher nichts ändern. An der Aktion nehmen inzwischen 50 000 Personen teil: «Ein Teil davon kam schon vorher mit dem Velo zur Arbeit, doch jedes Jahr steigt ein Zehntel dauerhaft um», sagt Projektleiterin Jeannette Morath.

Die Umfrage zum Pendlerverhalten in der Schweiz zeigt unterschiedliche Tendenzen. Die Romandie, die vor zwanzig Jahren noch einen Veloanteil von 2 Prozent aufwies, konnte diesen um immerhin 40 Prozent steigern. In der Deutschschweiz nimmt der Anteil jedoch stetig ab und liegt nun bei 7,6 Prozent – 1,5 Prozent tiefer als im Jahr 1990. In den nächsten zwanzig Jahren sieht das Bundesamt für Raumentwicklung wenig zusätzliches Potenzial. In einer kürzlich erschienenen Projektion für 2030 steht: «Im Langsamverkehr prognostizieren die Berechnungen, dass dieser nur leicht zunehmen wird.» Vor allem in den Städten erwachse Velo und Fussverkehr durch den öV starke Konkurrenz.

Die Bevölkerungszählung zum Pendlerverhalten zeigt aber, dass das Velo zumindest bis heute in den Städten seinen Anteil von 7 Prozent hält. Seine Verwendung auf dem Arbeitsweg ist somit im Gleichschritt mit dem stark zunehmenden städtischen Verkehr gewachsen. Dies ist angesichts der vielerorts schwierigen Bedingungen und der knappen Platzverhältnisse eine gute Nachricht: Über 13 000 zusätzliche StadtbewohnerInnen benutzten 2011 im Vergleich mit 1990 das Velo als Hauptverkehrsmittel für ihren Arbeitsweg.

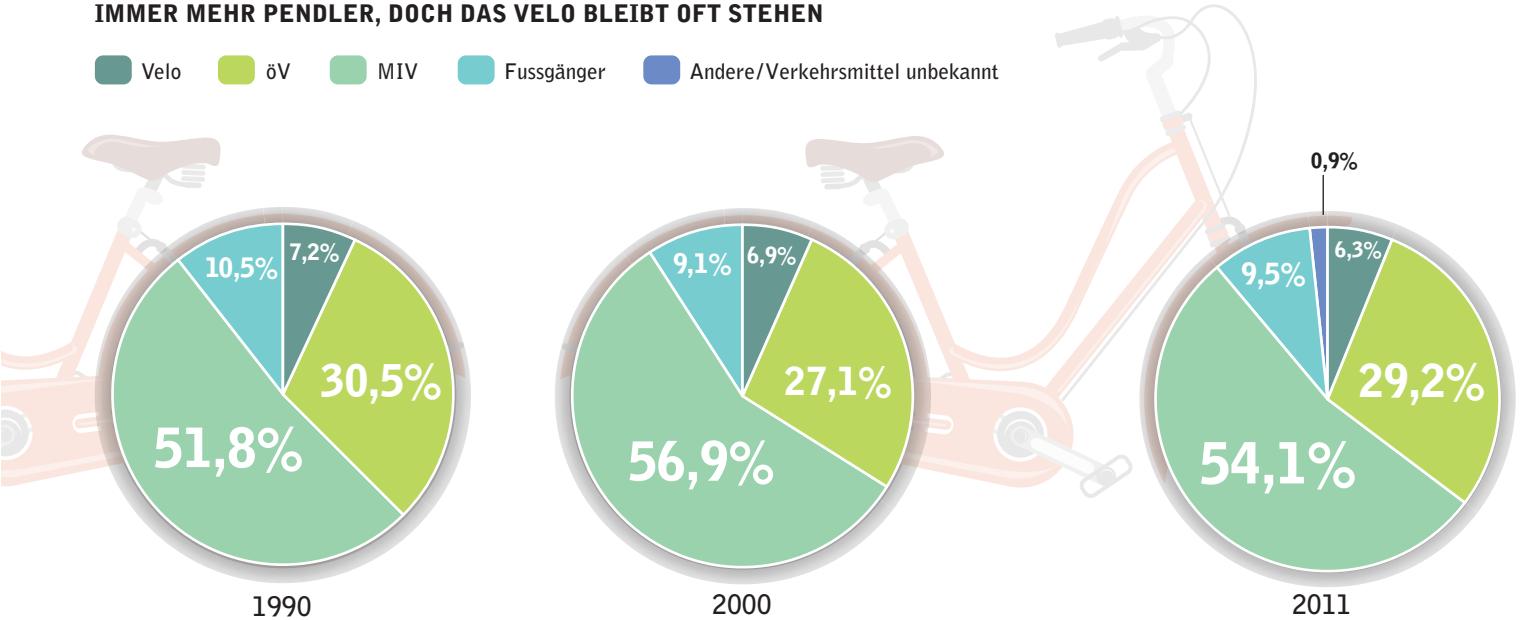
In den Städten sprechen die kurzen Wege und das schnelle Vorwärtskommen auch in der Stosszeit für das Velo. Gerade dieser pragmatische Aspekt – das zeigt eine vergleichende Studie der ETH Lausanne – spielt eine wachsende Rolle im Mobilitätsverhalten. Die Stadtsoziologen, unter ihnen auch Vincent Kauffmann, stellen fest, dass sich immer mehr Stadtbewohner «multimodal» verhalten: «Sie wählen ihr Transportmittel aufgrund seiner Effizienz.» Die Chancen des Velos in den Städten sind somit durchaus intakt.

Motorisiertes Landleben

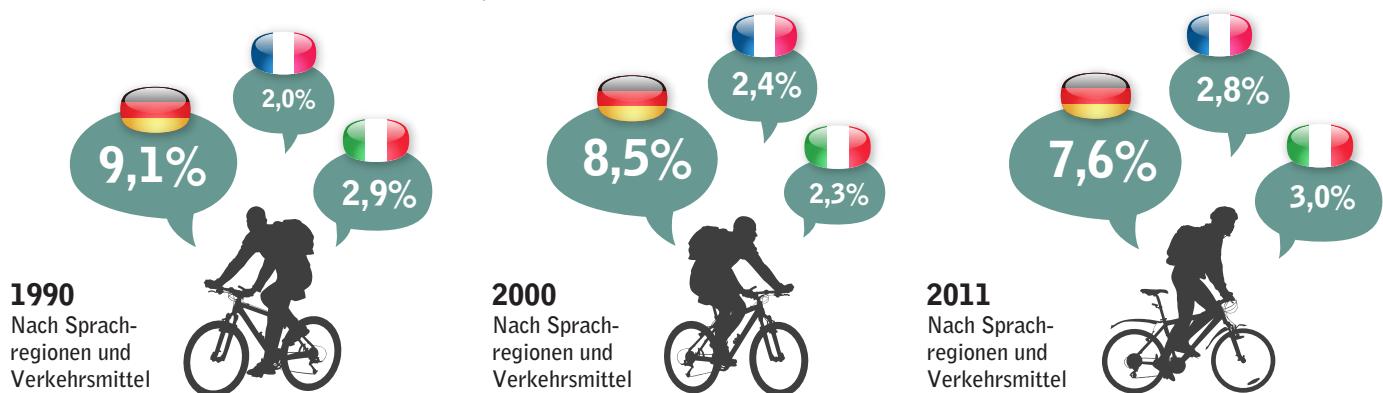
Weniger rosig ist die Lage hingegen auf dem Land. Dort ist der Veloanteil in den letzten zwanzig Jahren um über ein Drittel zurückgegangen. Erstaunen kann dies vor dem Hintergrund der schnellen Suburbanisierung des Mittellandes nicht: Viele ländliche Regionen sind heute Einzugsgebiete der Städte, wo die Bewohner auch arbeiten und dafür wachsende Distanzen zurücklegen. Die Motorisierung auf dem Land nahm zwischen 1990 und 2000 stark zu, seither geht sie etwas zurück. Der öffentliche Verkehr hat Terrain gutgemacht, etwa durch den Ausbau des S-Bahn-Netzes in Zürich. Ob das Velo in diesen Regionen in Zukunft eine grösse Rolle spielen kann – zum Beispiel durch die zunehmende Popularität des E-Bikes – ist gegenwärtig noch ungewiss. ■

IMMER MEHR PENDLER, DOCH DAS VELO BLEIBT OFT STEHEN

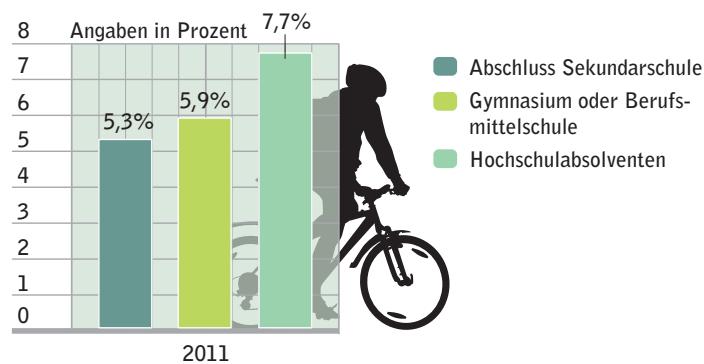
Velo
 öV
 MIV
 Fussgänger
 Andere/Verkehrsmittel unbekannt



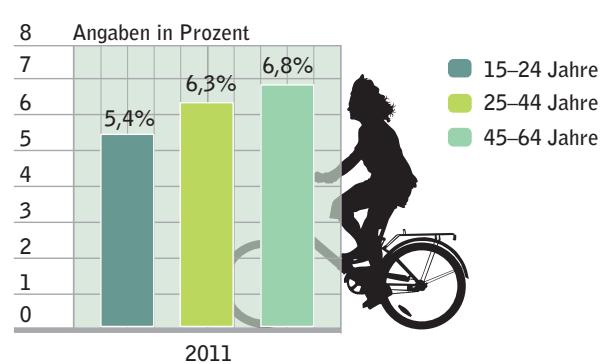
SPRACHREGIONEN: ROMANDIE LEGT ZU, DEUTSCHSCHWEIZ VERLIERT



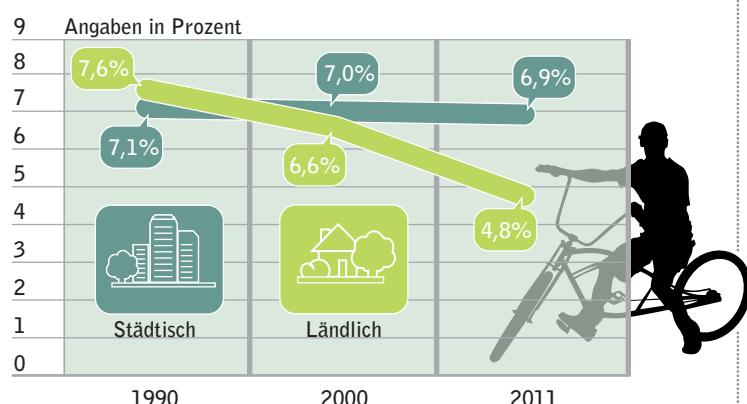
MIT DER BILDUNG STEIGT DIE VELONUTZUNG



ALTE FAHREN DEN JUNGEN DAVON



IMMER WENIGER VELOS AUF DEM LAND



AKADEMIKER TOP, CHEFS EIN FLOP

