



ANALYSE

2/2013

ARBEITER IN BEWEGUNG

Arbeitspendlerinnen und -pendler
in der Stadt Zürich



INHALT



ZUSAMMENFASSUNG	3
ABSTRACT	3
EINLEITUNG	4
2 PENDELAUFKOMMEN	5
2.1 Entwicklung seit 1970	5
2.2 Geografie des Pendelns	6
2.3 Entwicklung der Pendelströme	10
3 SOZIODEMOGRAFISCHES PROFIL DER PENDELNDEN	14
3.1 Geschlecht und Alter	14
3.2 Ausbildung und Beruf	16
3.3 Anteil der Zupendelnden an der Wertschöpfung	18
4 VERKEHRSMITTEL	20
4.1 Modalsplit	20
4.2 Zeitbedarf	23
4.3 Bedeutung für den Verkehr in der Stadt Zürich	25
ANHANG	28
BIBLIOGRAFIE	29
GLOSSAR	29
VERZEICHNIS DER TABELLEN, GRAFIKEN UND KARTEN	31
QUELLEN	31

Herausgeberin, Redaktion
und Administration
Stadt Zürich
Präsidialdepartement
Statistik Stadt Zürich

Autoren
Simon Villiger
Christian Greiner

Fotografien
Marc Droz, dreh gmbh

Auskunft
Simon Villiger
Telefon 044 412 08 33

Internet
www.stadt-zuerich.ch/statistik

Preis
Einzelverkauf Fr. 20.–
Artikel-Nr. 1 004 461

Reihe
Analysen
ISSN 1660-6981

Bezugsquelle
Statistik Stadt Zürich
Napfgasse 6, 8001 Zürich
Telefon 044 412 08 00
Telefax 044 412 08 40

Copyright
Statistik Stadt Zürich,
Zürich 2013
Abdruck – ausser für kom-
merzielle Nutzung – unter
Quellenangabe gestattet
27.6.2013/vis

Committed to Excellence nach EFQM

Zeichenerklärung

Ein Strich (–) anstelle einer Zahl bedeutet, dass nichts vorkommt (= Null).

Eine Null (0 oder 0,0) anstelle einer anderen Zahl bezeichnet eine Grösse, die kleiner ist als die Hälfte der kleinsten verwendeten Einheit.

Drei Punkte (...) anstelle einer Zahl bedeuten, dass diese nicht erhältlich ist oder dass sie weggelassen wurde, weil sie keine Aussagekraft hat.

Papier

«RecyStar», 100 % Recyclingpapier – aus Verantwortung für unsere Umwelt

ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Zürich ist in Bewegung: Rund 272 000 Arbeitspendlerinnen und -pendler überqueren täglich die Stadtgrenze, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen. Rund 213 000 Personen pendeln täglich von ihrer Wohngemeinde nach Zürich, 59 000 verlassen die Stadt für ihre Arbeit. Neben den Zu- und Wegpendelnden zählt die Stadt Zürich rund 133 000 Binnenpendler/-innen. Diese Personen wohnen und arbeiten in Zürich. Insgesamt bewegen sich somit täglich gut 405 000 Arbeitspendelnde in der Stadt Zürich.

Der Frauenanteil bei den Pendelnden hat in den vergangenen 40 Jahren in ähnlichem Masse zugenommen wie deren Anteil an den Erwerbstätigen. 1970 betrug der Anteil noch weniger als ein Drittel; 2010 liegt er bei ungefähr der Hälfte. Knapp ein Drittel der Pendlerinnen und Pendler arbeitet im unteren oder mittleren Kader; dies gilt für Zu- als auch Wegpendelnde. Ebenfalls häufig sind nicht-manuelle und akademische Berufe. Vier von fünf Personen, die in der Stadt Zürich arbeiten, fallen in diese Berufsgruppen.

Zwei Drittel der Arbeitswege in der Stadt Zürich werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Gut ein Viertel beträgt der entsprechende Wert für den motorisierten Individualverkehr. Weniger als 10 Prozent der Arbeitswege werden zu Fuss oder mit dem Velo absolviert. Dieser sogenannte Langsamverkehr hat nur bei Arbeitswegen innerhalb der Stadt Zürich eine Bedeutung; Wege über die Stadtgrenze hinweg werden fast ausschliesslich mit dem ÖV oder dem Auto zurückgelegt.

ABSTRACT

The City of Zurich is a city in motion: every day, some 272,000 commuters cross the city boundaries to get to work. Roughly 213,000 people commute to Zurich daily from their commune of residence, 59,000 travel out of the city to their place of work. In addition to the inward and outward commuters, some 133,000 internal commuters live (and work) in Zurich. All in all, more than 405,000 commuters are thus on the move every day within the boundaries of the City of Zurich.

Over the past 40 years, the number of female commuters has risen at close to the same pace as female employment. In 1970, less than one third of commuters were women, by 2010 this figure had risen to just under 50 per cent. Close to one third of all commuters – both inward and outward – have lower or middle management jobs. A large percentage of commuters work in non-manual and academic positions. Four out of five persons who work in the City of Zurich fall into these occupational categories.

Two thirds of the journeys to and from work in Zurich are by public transport. The corresponding figure for motorised individual traffic is slightly more than a quarter. Fewer than 10 per cent of the journeys are on foot or by bicycle. This so-called slow traffic is only of significance within the city; commuters crossing the city boundaries travel almost exclusively by public transport or car.

EINLEITUNG

Um zur Arbeit zu fahren, verlassen zwei von drei Erwerbstätigen ihren Wohnort. Für die Stadt Zürich bedeutet das: 272 000 Arbeitspendlerinnen und -pendler überqueren täglich mit dem Auto oder im Zug die Stadtgrenze. Rund 213 000 Personen pendeln von ihrem Wohnort nach Zürich, 59 000 verlassen die Stadt für ihren Beruf. Dazu kommen jene Erwerbstätige, die in Zürich wohnen und arbeiten. Diese sogenannten Binnenpendler sind teilweise ebenso lange unterwegs wie Erwerbstätige von ausserhalb.

Der Pendelverkehr ist kein neues Phänomen. Ihren Anfang nahm die Entwicklung während des wirtschaftlichen Aufschwunges nach dem 2. Weltkrieg, als sich Unternehmen in Industriezonen ausserhalb der Städte ansiedelten. Die Erschliessung ländlicher Gebiete mit der Autobahn in den 1970er-

und der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den 1980er-Jahren förderten die Dezentralisierung von Wohn- und Arbeitsort. Eigentlich sollte die verbesserte Verkehrsinfrastruktur die Wegzeiten verkürzen. Eingetreten ist genau das Gegenteil: Die Menschen nutzen die gesparte Zeit um längere Strecken zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückzulegen.

Die vorliegende Untersuchung zeigt einerseits, wie sich das Pendelaufkommen in der Stadt Zürich seit 1970 entwickelt hat. Dabei wird insbesondere auch auf die soziodemografische Struktur der Pendlerinnen und Pendler sowie die geografische Verschiebung der Pendelströme eingegangen. Andererseits wird gezeigt, wie sich die Verkehrsmittelwahl der Pendelnden in den vergangenen 40 Jahren verändert hat und welche Auswirkungen das auf den Verkehr in der Stadt Zürich hat.



2

PENDELAUFKOMMEN

2.1

Entwicklung seit 1970

Die Zahl der Menschen, welche ihren Wohnort verlassen um an ihren Arbeitsplatz zu fahren, hat in den vergangenen 40 Jahren stark zugenommen (G_2.1). Für die Stadt Zürich heisst das konkret: Fuhren 1970 beinahe 110 000 Personen pro Tag über die Stadtgrenze zu Arbeit, waren es im Jahr 1990 bereits knapp 190 000. Im Jahr 2000 wurden fast 217 000 Arbeitspendlerinnen und -pendler gezählt. Aktuell liegt der Wert bei 272 000 Personen; das entspricht einer Zunahme um ein Viertel alleine in der letzten Dekade.

Im Jahr 1970 waren die Binnenpendelnden die grösste Gruppe: Zwei Drittel der Pendlerinnen und Pendler hatten sowohl ihren Arbeits- als auch ihren Wohnort innerhalb der Stadt Zürich. Seither ist diese Zahl stetig zurückgegangen. Dafür ist hauptsächlich der Rückgang der Bevölkerung zwischen 1970 und 1990 verantwortlich. Seit 2000 wächst die Zürcher Bevölkerung aber wieder an. Trotzdem nahm die Zahl der Binnenpendelnden weiter ab, jene der Wegpendler/-innen dagegen zu. Von 1980 bis 1990 gab es einen Anstieg von über 10 000 in Zürich wohn-

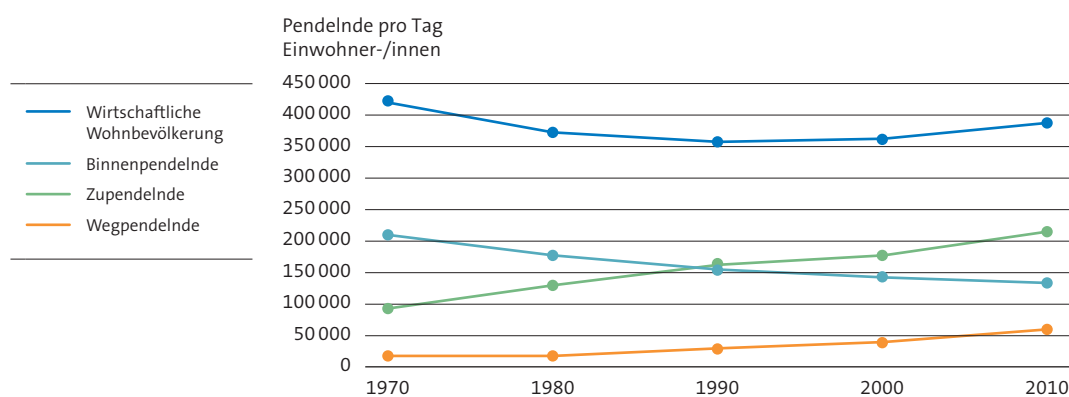
haften Personen, die ausserhalb der Stadtgrenzen arbeiteten. Gegenüber dem Jahr 2000 ist die Zahl der Wegpendler/-innen 2010 erneut um mehr als die Hälfte gestiegen.

Insgesamt haben vor allem die Zupendler/-innen markant an Bedeutung gewonnen: Im Jahr 1970 kamen 92 000 Erwerbstätige von ausserhalb um in Zürich zu arbeiten. Vierzig Jahre später sind es mehr als doppelt so viele. Somit lebt mehr als die Hälfte der Personen, welche im Stadtraum zur Arbeit unterwegs sind, nicht in Zürich. Die steigende Bedeutung äussert sich auch im Verhältnis der Zupendler/-innen pro Arbeitsplatz: 1970 betrug der Wert knapp ein Drittel, 2010 beinahe zwei Drittel.

Kamen in der Stadt Zürich im Jahr 1980 auf einen Wegpendelnden noch über sieben Zupendelnde, sank dieses Verhältnis bis ins Jahr 2010 auf knapp eins zu drei. Zürich gewinnt als Wohnort an Attraktivität. Gleichzeitig findet eine Verlagerung von Arbeitsplätzen in die Vorortsgemeinden der Agglomeration statt.

Entwicklung des Pendelaufkommens und der Wohnbevölkerung
► nach Pendeltyp, 1970–2010

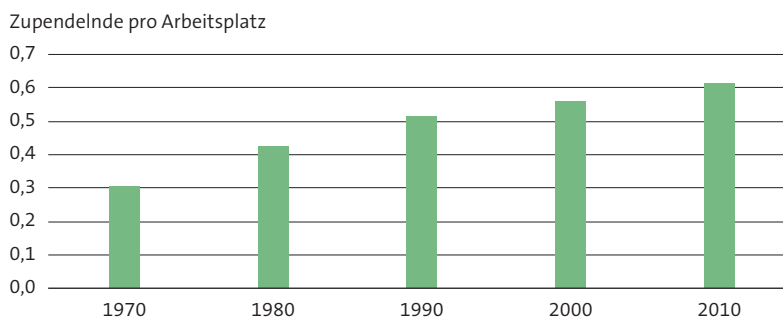
G_2.1



Anzahl Zupendelnde pro Arbeitsplatz¹ in der Stadt Zürich
► 1970–2010

G_2.2

1 Die Anzahl Arbeitsplätze definiert sich aus der Summe der binnenpendelnden und den zupendelnden Erwerbstätigen.



VOLKSZÄHLUNG UND STRUKTURERHEBUNG 2010

Seit 1850 wurde alle 10 Jahre eine Volkszählung durchgeführt. 1910 wurden die Berufstätigen zum ersten Mal nach ihrem Arbeitsort befragt. Der Wohn- und Arbeitsort wurde danach, bis auf das Jahr 1920, immer erhoben. Bis 1960 beschränkten sich die Pendlerfragen auf die Angabe der Wohn- und Arbeitsgemeinde von Erwerbstätigen. Seit 1970 werden weitere Merkmale wie das benutzte Verkehrsmittel, Zeitaufwand sowie Anzahl der unternommenen Wege erhoben. Bei der letzten Vollerhebung im Jahr 2000 wurde der Zeitbedarf auf die Minute genau erfasst.

Die Daten der Volkszählung stellen eine der wenigen Grundlagen zur direkten Darstellung funktionaler Beziehungen zwischen Raum und Verkehr dar. Die wichtigsten Anwendungsfelder dieser Daten liegen in der Verkehrs- und Raumplanung. Die Verkehrsmodellierung nimmt dabei eine besonders wichtige Rolle ein. Noch stärker als der Bund ist die Stadt Zürich auf kleinräumige Daten angewiesen; es werden Daten auf der Ebene Quartier oder sogar Gebäude benötigt.

Seit 2010 wird die Volkszählung im Einjahresrhythmus und in neuer Form durchgeführt. Die Informationen aus den Einwohnerregistern werden zusätzlich mit Stichprobenerhebungen ergänzt. Die so

genannte Strukturhebung liefert neben Informationen zu Arbeit und Mobilität weitere Angaben zu den Themen Bevölkerung, Haushalte, Familie, Wohnen, Bildung, Sprache und Religion. Dies erlaubt die Kombination von Merkmalen aus den verschiedenen Themengebieten.

Dank dem jährlichen Erhebungsrhythmus und dem systematischen Stichprobendesign können die Strukturen und Entwicklungen der Gesellschaft fortlaufend beobachtet und analysiert werden. Dies erlaubt, den Wandel in Wirtschaft, Gesellschaft und nicht zuletzt auch bei den arbeitsmarktlich bedingten Verkehrsverflechtungen zuverlässiger und schneller zu erfassen.

Die in dieser Publikation untersuchten Daten zum Pendelaufkommen stammen aus der Strukturhebung 2010. Die Stichprobe der Strukturhebung beträgt gesamtschweizerisch rund 200 000 Personen. Für die Stadt Zürich wurden 40 000 Personen befragt.

Mit den Daten ab 2010 können weiterhin die wichtigsten Merkmale wie der Wohn- und Arbeitsort, das gewählte Verkehrsmittel, die Pendeldauer sowie die Anzahl zurückgelegter Arbeitswege ausgewertet werden. Zusätzlich erlaubt die Strukturhebung Aussagen zur soziodemografischen Struktur der Pendlerinnen und Pendler.

Da es sich bei der Strukturhebung um eine Zufallsstichprobe von Personen handelt, müssen Aussagen zur Gesamtbevölkerung geschätzt werden. Mittels Gewichten werden die personenbezogenen Merkmale hochgerechnet. Bei den Auswertungen der aufbereiteten Daten aus der Strukturhebung bedarf es jeweils einer bestimmten Minimalanzahl von Beobachtungen, um den Fehler der Schätzung gering zu halten: In der vorliegenden Publikation sind nur Ergebnisse, denen mehr als 30 Beobachtungen zugrunde liegen, publiziert. Kombination gewisser Merkmale beziehungsweise kleinräumige Auswertungen sind nicht möglich.

Es muss berücksichtigt werden, dass ab 2010 nur Personen ab 15 Jahren befragt werden, während im alten Volkszählungssystem alle Personen erfasst wurden. Zudem ist ein Vergleich der absoluten Zahlen über die Jahre kritisch, da es sich ab 2010 um Hochrechnungen handelt. Aus diesem Grund werden die absoluten Zahlen für das Jahr 2010 nur in gerundeter Form präsentiert.

2.2

Geografie des Pendelns

¹ Die Erwerbstätigen werden ab 2010 vom BFS mittels Stichprobe erhoben. Eine Auswertung auf Gemeindeebene wäre aufgrund der teils geringen Fallzahlen kritisch.

Die Stadt Zürich bildet das Zentrum eines Wirtschaftsraums, der vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen weit in die Nachbarkantone ausgreift. Allerdings ist das Muster strahlenförmig auf die Kernstadt ausgerichteter Ströme durch ein komplexes Geflecht von Pendelströmen abgelöst worden. Die Pendelbeziehungen sind in den vergangenen Jahrzehnten komplizierter geworden.

So kommen beispielsweise 8500 Personen pro Tag von Winterthur nach Zürich zur Arbeit. Dies entspricht knapp vier Prozent aller Zupendler/-innen. Aus Uster strömen täglich fast 5000 Personen in die Stadt Zürich. Viele Zupendlerinnen und -pendler wohnen in den stadtnahen Gemeinden Dübendorf (4500 Zupendelnde), Adliswil (4100) und Dietikon (3600). Auch aus den Gemeinden entlang des Zürichsees kommen viele Menschen nach Zürich, um zu arbeiten.

Für die in Zürich wohnhaften Erwerbstätigen, die ausserhalb der Stadt ihrer Arbeit nachgehen, ist hingegen die Flughafenregion um Kloten von zentraler Bedeutung. Rund 6000 Personen pendeln von Zürich nach Opfikon (3300) und Kloten (2700). Dies entspricht rund einem Zehntel aller Wegpendler/-innen. Für Dübendorf und Winterthur gehen die Pendelströme in beide Richtungen. Je 2500 Personen

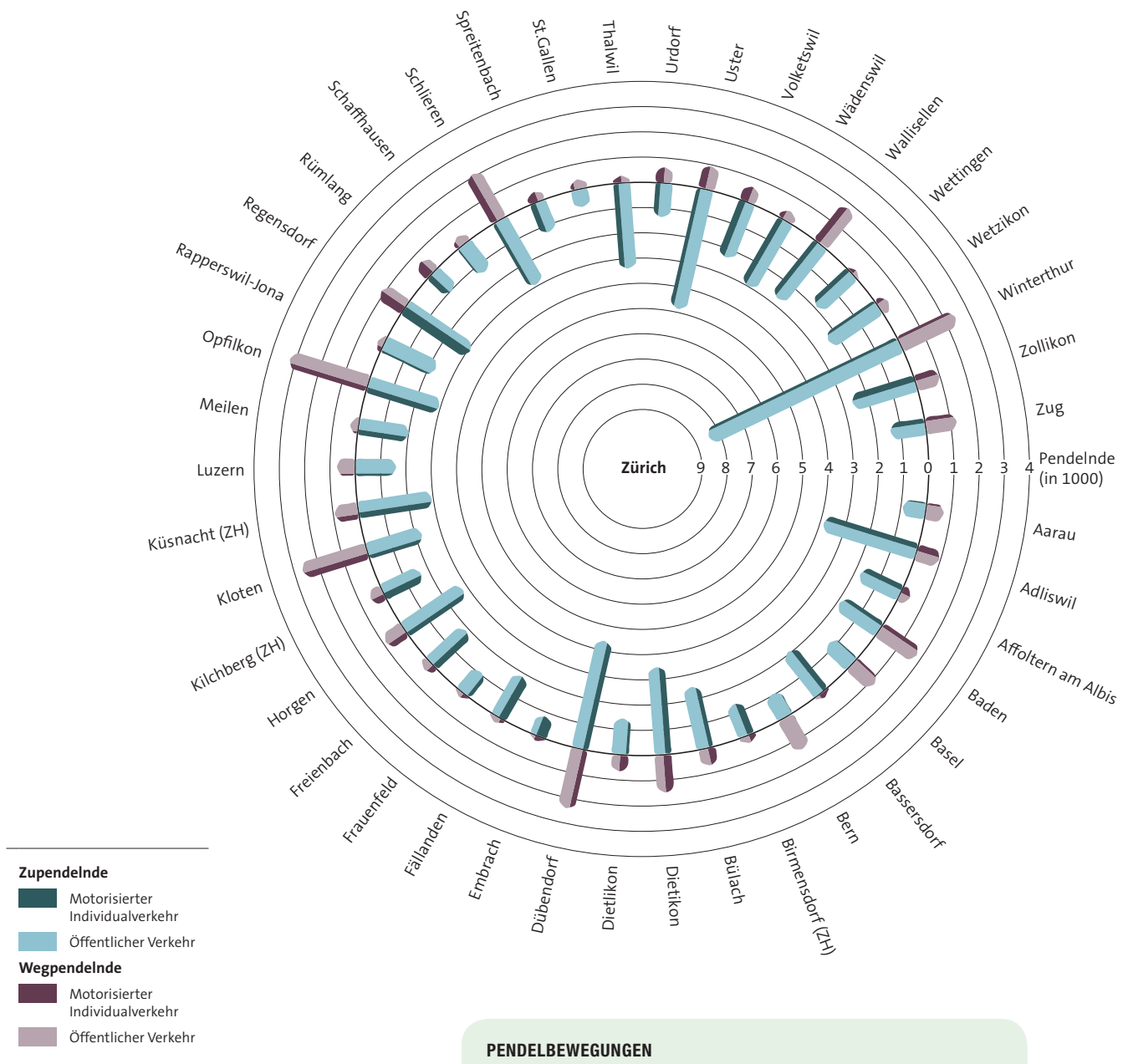
pendeln von Zürich in diese Städte. Die stadtnahen Gemeinden Schlieren und Wallisellen, wo zahlreiche grosse Unternehmen angesiedelt sind, zählen ebenfalls zu den attraktiven Arbeitsorten für Erwerbstätige aus Zürich.

Betrachtet man die Pendelströme zwischen Zürich und anderen grösseren Städten der Schweiz, zeigt sich die Bedeutung von Winterthur. Insgesamt pendeln 10 900 Personen zwischen Zürich und Winterthur. Zwischen Zürich und Bern sind knapp 2500 Erwerbstätige unterwegs. Dabei sind die Personen, die in Zürich wohnen und in Bern arbeiten leicht in der Mehrheit (58%). Die Relation zwischen Zu- und Wegpendlern zwischen Zürich und Basel ist dagegen ausgeglichen (T_A.2 im Anhang).

Die Bedeutung von Zürich als Arbeitsort illustriert Karte K_2.1.¹ Rund ein Drittel aller Erwerbstätigen der Bezirke Meilen, Horgen und Dietikon pendeln regelmässig nach Zürich. Aus den Bezirken Bülach, Dielsdorf, Affoltern und Uster arbeitet rund jede vierte Erwerbsperson in der Stadt Zürich. Je grösser die Entfernung zu Zürich, desto kleiner wird der Anteil der Erwerbstätigen, die in Zürich arbeiten. Das Einzugsgebiet der Stadt Zürich geht über die Kantons Grenzen hinaus: Mehr als ein Sechstel der Erwerbstätigen der Bezirke Höfe am Zürichsee sowie Baden

Pendelaufkommen
 ► nach ausgesuchten Gemeinden, 1970–2010

G_2.3



PENDELBEWEGUNGEN

☞ G_2.3 zeigt die Pendelbewegungen zwischen Zürich und ausgesuchten Gemeinden. Im inneren Ring wird die Anzahl Personen abgebildet, welche von ausserhalb der Stadt nach Zürich pendeln. Der äussere Kreis gibt Auskunft über die Pendelnden, welche in Zürich wohnen und ausserhalb der Stadt arbeiten. Unterschieden wird zusätzlich zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und motorisiertem Individualverkehr. Pendelnde ohne Angaben zum verwendeten Verkehrsmittel sind nicht berücksichtigt.

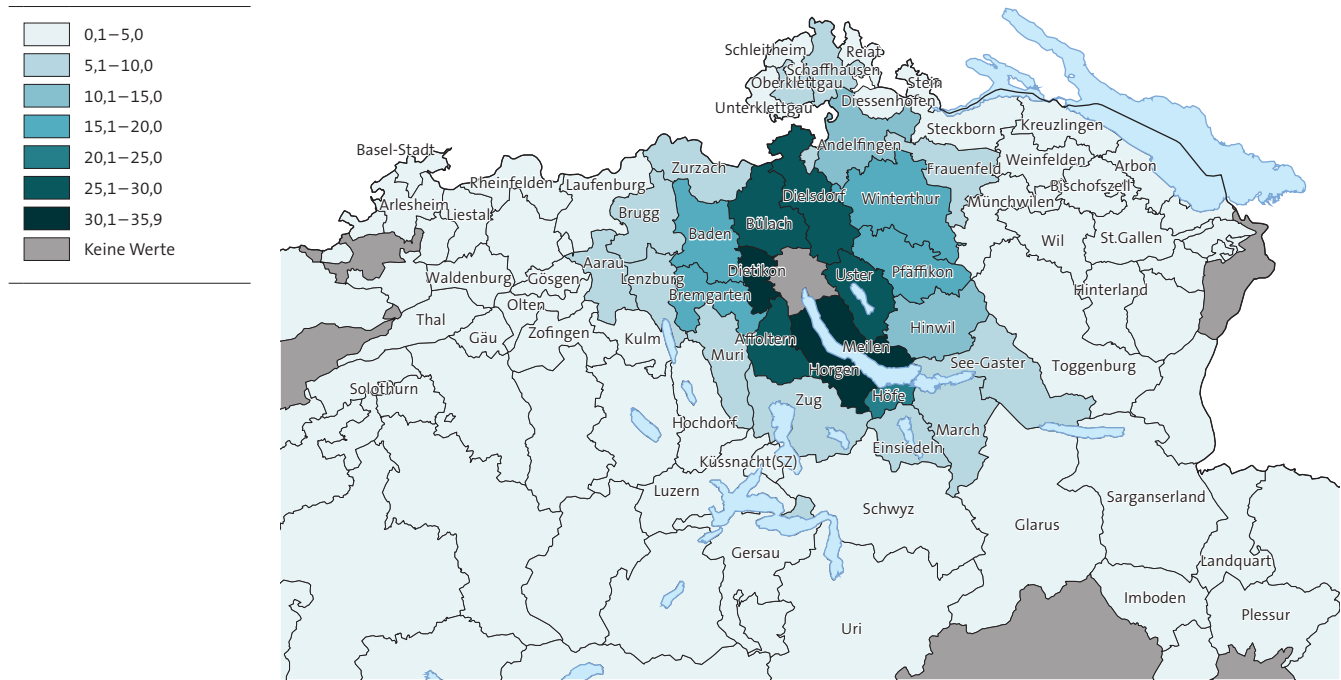
und Bremgarten im Kanton Aargau arbeiten in der Stadt Zürich.

Ein deutliches geografisches Muster tritt bei den Binnenpendler/-innen zu Tage: Wohn- und Arbeitsort liegen oft im gleichen oder benachbarten Stadtkreis (G_2.4). Nur wenige Binnenpendlerinnen und -pendler nehmen einen weiten Arbeitsweg quer durch die Stadt in Kauf. Ein bedeutender Teil der

Bevölkerung wohnt und arbeitet im selben Stadtkreis. Erwerbstätige, welche im Kreis 1 arbeiten, wohnen vorwiegend in den angrenzenden Kreisen 2, 7 und 8. Aus dem Kreis 12 pendeln dagegen nur wenige Menschen in die Innenstadt zur Arbeit. Die Arbeitsplätze im Kreis 6, zahlreiche davon an den Hochschulen, sind vorwiegend durch Personen besetzt, die in den Kreisen 6, 10, 11 und 12 wohnen.

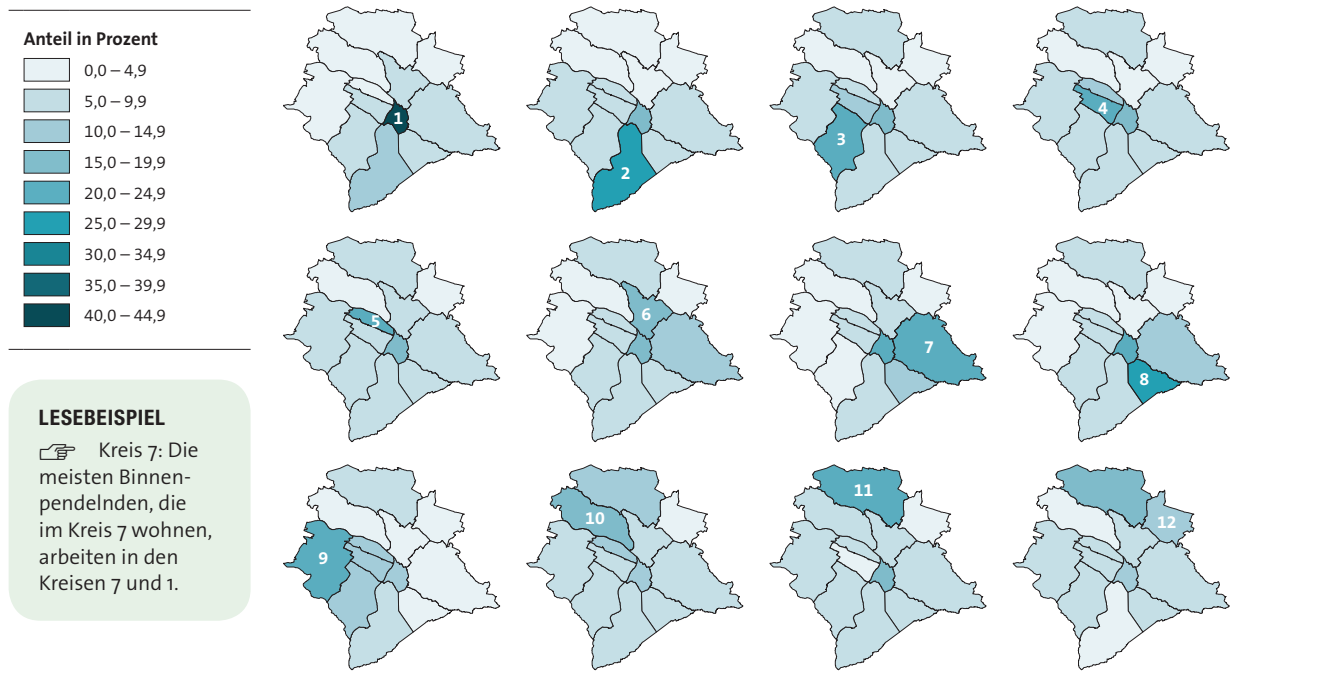
Anteil der nach Zürich Pendelnden pro Erwerbstätige
 nach Bezirk, 2010

K_2.1



Wohn- und Arbeitsort der Binnenpendelnden
 2010

G_2.4





2.3

Entwicklung der Pendelströme

Die 1970er-Jahre waren geprägt von der zunehmenden Motorisierung der Bevölkerung und der Erschliessung des Umlandes durch den öffentlichen Verkehr. Vor allem Familien verwirklichten den Traum vom Eigenheim im Grünen. Die Zahl der Zupendelnden aus den Bezirken Uster und Pfäffikon nahm stark zu. Auch aus den Bezirken Dielsdorf und Hinwil kamen im Jahr 1980 rund 75 Prozent mehr Zupendlerinnen und Zupendler nach Zürich zur Arbeit als zehn Jahre zuvor. Zwischen 1980 und 1990 veränderte sich die Zahl der Zupendlerinnen und -pendler aus den Bezirken um Zürich dagegen nur noch geringfügig. Den grössten relativen Zuwachs erlebten die Aargauer Bezirke Bremgarten, Lenzburg und Aarau. Die Anzahl der Zupendelnden aus diesen Bezirken hat sich beinahe verdoppelt. Mit der Einführung des Taktfahrplanes 1982 wurde das Angebot der Verbindungen in den Aargau stark ausgebaut.

Der weitere Ausbau der S-Bahn und der Fernverkehrsverbindungen führte in den 1990er-Jahren dazu, dass die Zupendelnden immer weitere Strecken zurücklegten, um zu ihrem Arbeitsort zu gelan-

gen. Aus dem Bezirk Winterthur pendelten im Jahr 2000 rund 60 Prozent mehr Erwerbstätige nach Zürich als noch im Jahr 1990. Im Wahlkreis See-Gaster (Rapperswil-Jona) lag die Zunahme der Zupendler/-innen in diesem Zeitraum gar bei 87 Prozent. Im Jahr 2000 stieg die Anzahl Zupendlerinnen und Zupendler aus Bern erstmals auf über 1300 Personen an.

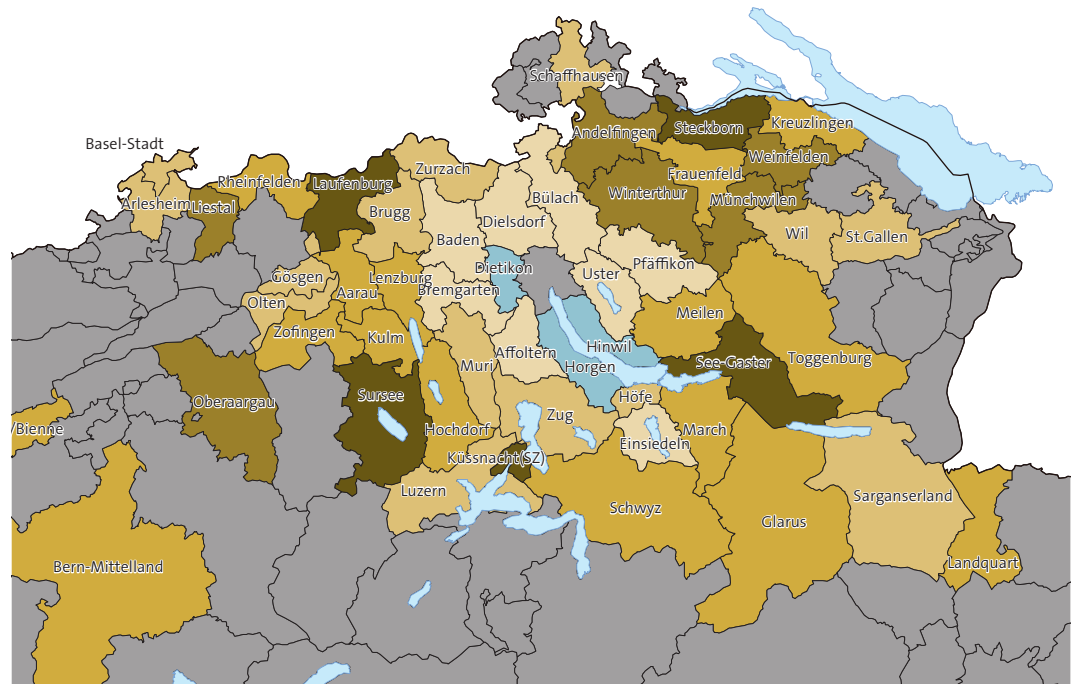
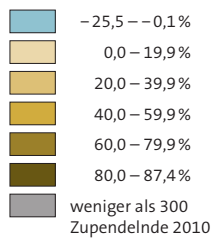
Zwischen 1990 und 2000 blieb die Zahl der Zupendlerinnen und Zupendler relativ stabil. Aus den Bezirken Meilen, Horgen und Dietikon kamen sogar weniger Menschen in die Stadt Zürich zur Arbeit.

Zwischen 2000 und 2010 stieg die Kurve der Zupendelnden wieder deutlich an. Am deutlichsten war die Zunahme aus Rapperswil-Jona. Ebenfalls über 60 Prozent nahmen die Anzahl der Zupendelnden aus den Bezirken Hinwil, Andelfingen, Höfe und Frauenfeld zu. Nach dem Rückgang zwischen 1990 und 2000 wurden wieder mehr Personen aus den Bezirken Meilen, Horgen und Dietikon gezählt.

Veränderung des Pendelaufkommens

K_2.2

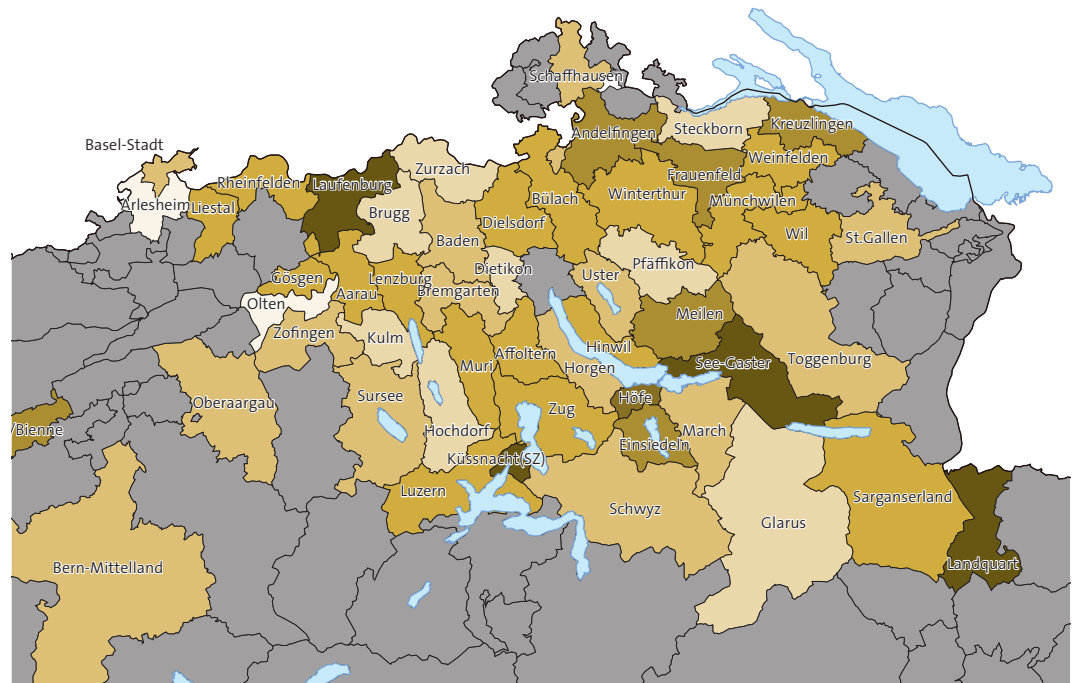
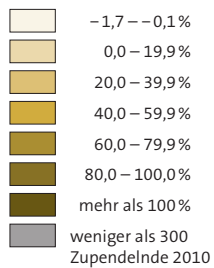
► 1990–2000



Veränderung des Pendelaufkommens

K_2.3

► 2000–2010



GRENZGÄNGER/-INNEN

Die Zahl der Personen, welche im Ausland wohnen, aber in der Stadt Zürich arbeitstätig sind, hat sich seit Mitte der 1990er-Jahre mehr als verdreifacht. Im vergangenen Jahr arbeiteten beinahe 3000 Grenzgänger/-innen in Zürich, die Mehrzahl davon Männer.

Gemessen an den 264000 Grenzgängern, welche Ende 2012 in der Schweiz gezählt wurden, ist der Wert für die Stadt Zürich bescheiden. Rund ein Drittel (34,3 Prozent) der Grenzgängerinnen und Grenzgänger arbeitete in der Genferseeregion.

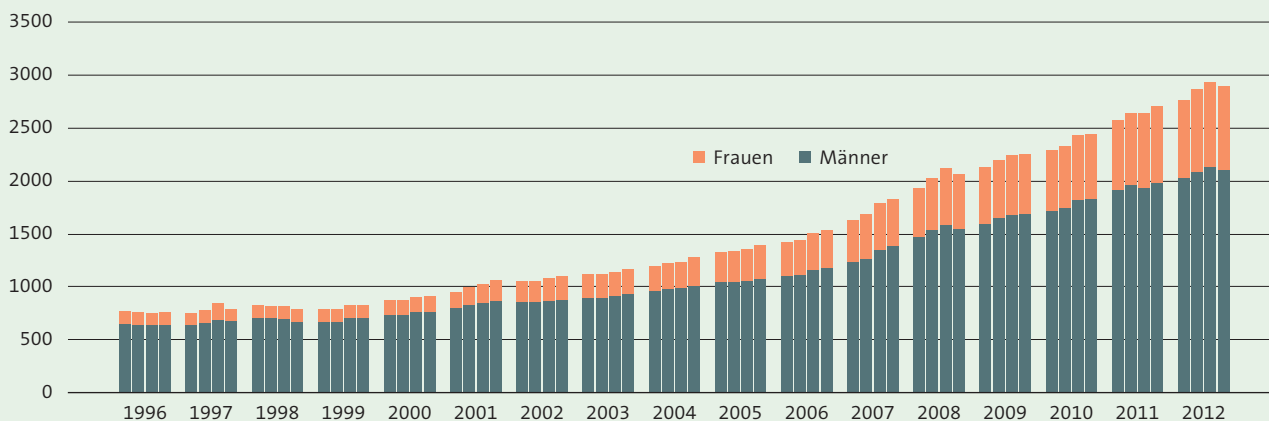
Alleine in der Stadt Genf wurden Ende 2012 beinahe 27000 Grenzgänger/-innen gezählt. Die Stadt Basel verzeichnete zum selben Zeitpunkt sogar rund 34000 Arbeitskräfte, die aus dem grenznahen Ausland zur Arbeit pendelten.

Auf die Grosse Region Nordwestschweiz entfiel insgesamt ein Viertel, auf das Tessin ein Fünftel der Arbeitskräfte, die im Ausland wohnhaft waren. Wird der Anteil der Grenzgänger/-innen an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen berechnet, dann liegt der Kanton Tessin an der Spitze: Bei gut einem Viertel der Erwerbstätigen (25,3 Prozent) handelt es sich dort um Personen aus Italien. Allein in Lugano arbeiteten Ende 2012 mehr als 11000 Menschen, welche jeweils für Ihre Arbeit die Grenze überquerten.

Im Rahmen der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union wurden per Mai 2011 die Grenzzonen mit den Staaten der EU-8 aufgehoben, für die Staaten der EU-17/EFTA sind diese bereits seit 1. Juni 2007 nicht mehr gültig. Eine Person, welche im Gebiet der EU-25/EFTA wohnt, kann eine Grenzgängerbewilligung (Bewilligung G) beantragen. Bedingung dafür ist, dass die betreffende Person in der Schweiz einen Arbeitgeber oder einen selbstständigen Geschäftssitz hat und mindestens ein Mal pro Woche an ihren Wohnort im Ausland zurückkehrt. Schweizerinnen und Schweizer, welche im Ausland wohnen und in der Schweiz arbeiten, benötigen keine Bewilligung und werden daher in der Grenzgängerstatistik nicht erfasst.

Grenzgänger/-innen in der Stadt Zürich
 nach Quartal, 1996–2012

G 2.5





3

SOZIODEMOGRAFISCHES PROFIL DER PENDELNDEN

3.1

- 2 Statistik Stadt Zürich (2012a).
3 BFS Bundesamt für Statistik (2012a).

Geschlecht und Alter

Frauen machen 45 Prozent der Erwerbstätigen aus. Der Frauenanteil an den Pendelnden ist genau gleich hoch. Interessant ist aber: Zürcherinnen arbeiten eher in der Stadt als Zürcher. Die kürzeren Arbeitswege innerhalb der Stadt sind ein wichtiger Faktor um Beruf und Familie vereinbaren zu können.

Historisch betrachtet zeigt sich ein deutlicher Trend: Waren 1970 noch über 70 Prozent der Arbeitspendelnden Männer, betrug der Anteil 2010 noch 55 Prozent. Diese Entwicklung ist darauf zurückzuführen, dass heute mehr Frauen berufstätig sind als früher. Die Erwerbsquote der Frauen ist in den letzten 40 Jahren um beinahe 20 Prozent gestiegen. Die Quote der Männer ist im selben Zeitraum hingegen um 10 Prozent zurückgegangen.

Viele Zupendlerinnen und Zupendler sind zwischen 40 und 49 Jahre alt (Anteil: 28%), das durchschnittliche Alter liegt bei 40 Jahren. Bei den Weg- wie auch bei den Binnenpendlern sind die 25- bis 34-Jährigen die grösste Gruppe. Die Altersstruktur der Weg- und Binnenpendler entspricht dabei weitgehend jener der gesamten Wohnbevölkerung der Stadt Zürich.²

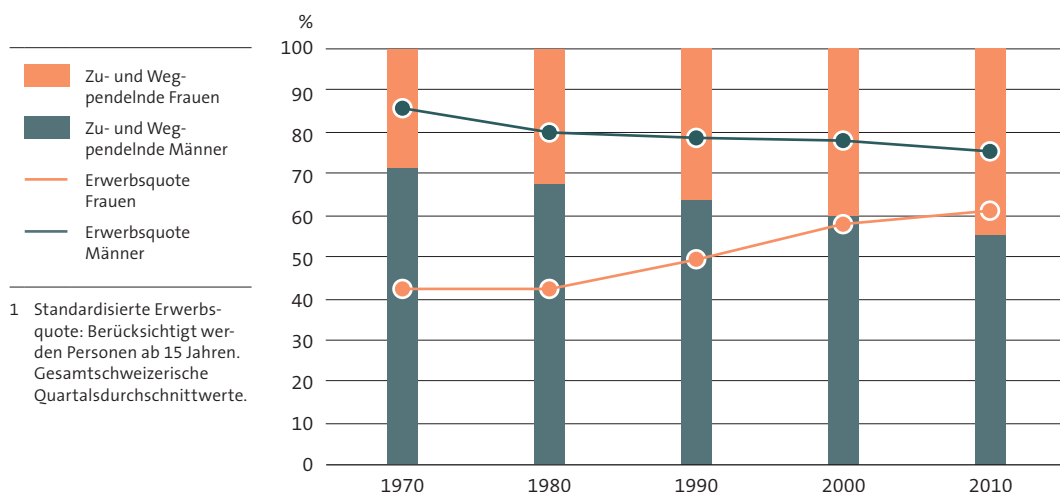
Der geringe Anteil der unter 25-Jährigen bei allen Pendeltypen erklärt sich durch deren Erwerbsstatus. Junge Menschen befinden sich in vielen Fällen noch in der Ausbildung und werden somit nicht als Arbeitspendelnde gezählt.

Mit zunehmendem Alter steigt der Anteil der Männer an den Pendelnden. Liegt der Anteil der Frauen für die 15- bis 24-Jährigen Arbeitspendelnden, die über die Stadtgrenze pendeln, noch über 55 Prozent, nähert sich dieser Anteil für die 25- bis 29-Jährigen dem Wert der männlichen Pendler an (je 50%). Der Männeranteil steigt weiter bis zu einem Anteil von über 60 Prozent bei den Arbeitspendlern zwischen 45 und 49 Jahren. Erklären lässt sich dieses Verhältnis mit der Erwerbssituation der Frauen. Frauen verlassen die Arbeitswelt eher, wenn sie eine Familie gründen. Schweizweit beträgt die Erwerbsquote bei den Frauen zwischen 25 bis 39 Jahren 83 Prozent. Bei den Männern im gleichen Alter sind rund 96 Prozent erwerbstätig. Die Erwerbsquote bei Frauen ab 55 Jahren liegt dagegen bei 61 Prozent; bei den Männern bei 81 Prozent.³

Pendelaufkommen und Erwerbsquote¹

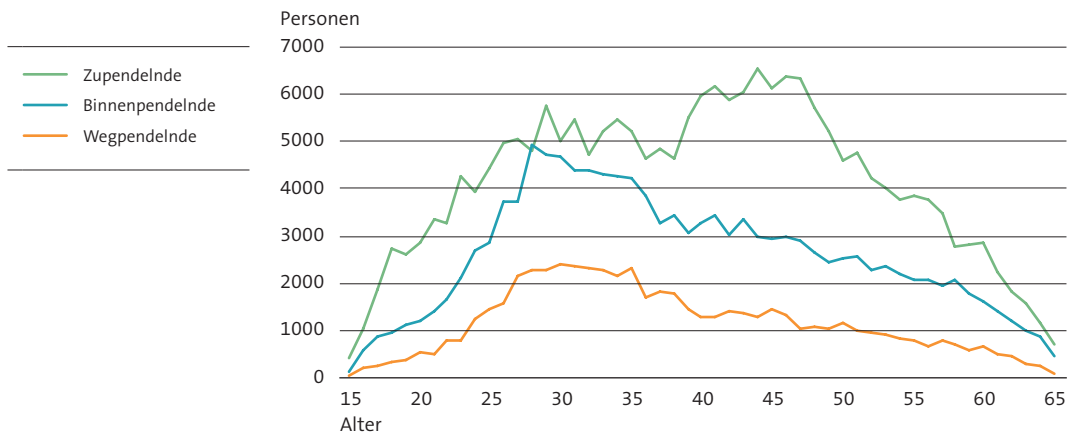
► nach Geschlecht, 1970–2010

G.3.1

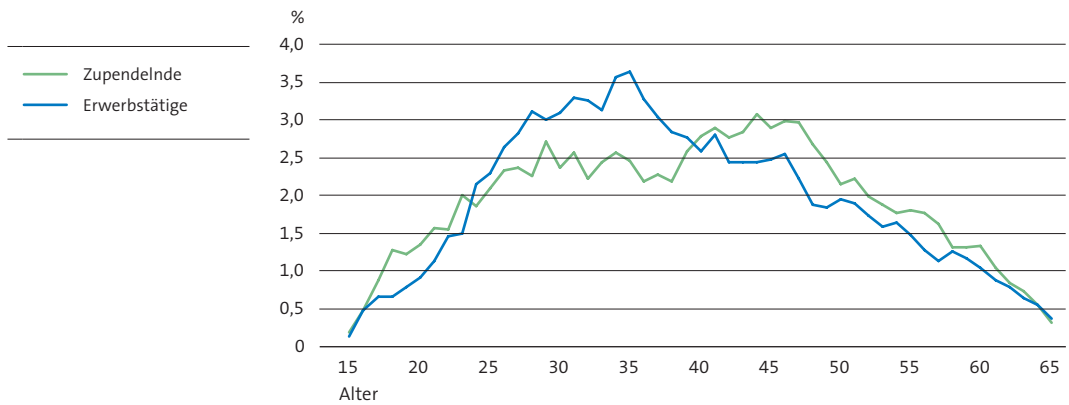


1 Standardisierte Erwerbsquote: Berücksichtigt werden Personen ab 15 Jahren. Gesamtschweizerische Quartalsdurchschnittswerte.

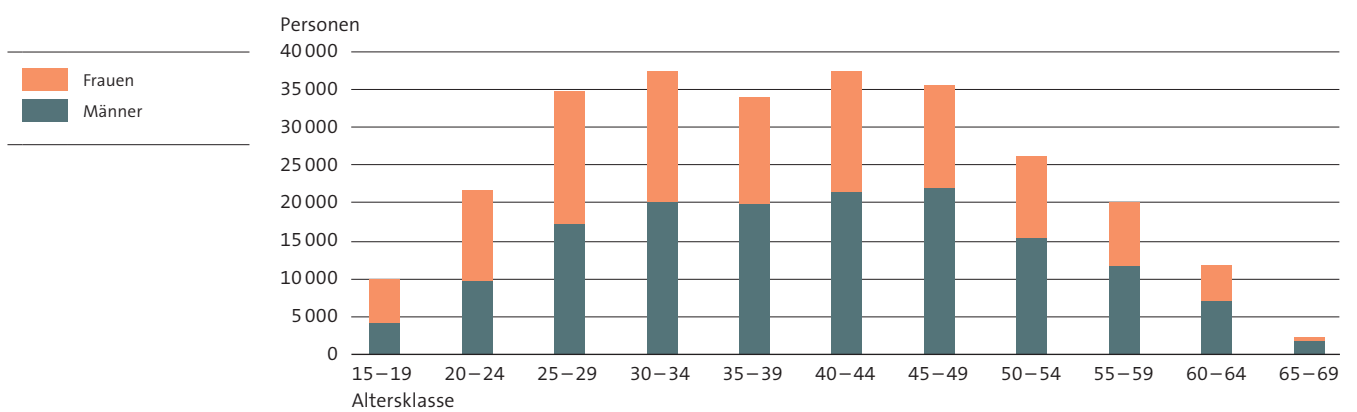
Arbeitspendelnde G_3.2
 ► nach Alter, 2010



Zupendelnde und Erwerbstätige G_3.3
 ► nach Alter, 2010



Zu- und Wegpendelnde G_3.4
 ► nach Altersklasse und Geschlecht, 2010



3.2

4 Statistik Stadt Zürich (2012b).

Ausbildung und Beruf

Gut drei Viertel der Arbeitspendlerinnen und -pendler arbeiten Vollzeit. Die Entwicklung geht aber eindeutig hin zu mehr Teilzeit-Arbeit: Waren 1970 noch weniger als 10 Prozent in Teilzeitverhältnissen tätig, steigerte sich der Anteil kontinuierlich auf aktuell rund 25 Prozent. Für die Binnenpendler gilt allerdings, dass die Zahl der Teilzeitarbeitenden nahezu konstant geblieben ist, aber insgesamt weniger Binnenpendelnde gezählt werden.

Knapp ein Drittel der Pendlerinnen und Pendler arbeitet im unteren oder mittleren Kader; dies gilt für Zu- als auch Wegpendelnde. Ebenfalls häufig sind nicht-manuelle und akademische Berufe. Vier von fünf Personen, welche in der Stadt Zürich arbeiten, fallen in diese Kategorien. Dies hängt stark mit dem Angebot auf dem Arbeitsmarkt zusammen. Der Dienstleistungssektor hat in der Agglomeration Zürich stetig an Bedeutung gewonnen. Knapp 44 Prozent der Zupendler/-innen verfügen über einen Hochschulabschluss. Bei den Zürcherinnen und Zürcher, welche ausserhalb arbeiten, sind es rund die Hälfte. Im Vergleich dazu: Der Anteil Personen der Stadtzürcher Bevölkerung mit einem Abschluss an der Universität, der ETH oder einer Fachhochschule beträgt rund 30 Prozent.⁴

Mit dem Rückgang der Industrie verschwanden gleichzeitig immer mehr Arbeitsplätze in handwerklichen Berufen. Auch für Menschen ohne Berufsbildung ist es bedeutend schwieriger geworden, eine

Stelle zu finden. Wesentlich mehr Pendlerinnen und Pendler als 1970 haben heute einen Universitätsabschluss in der Tasche.

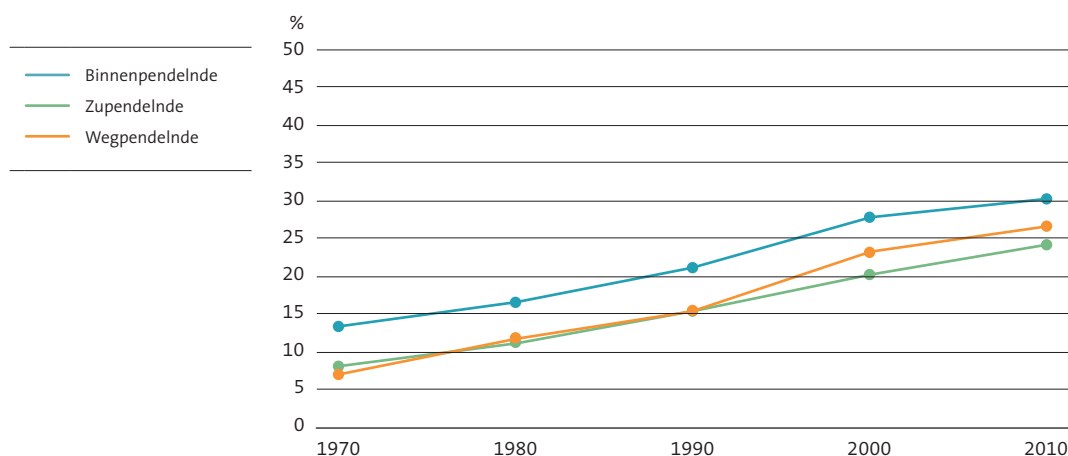
Es sind also vorwiegend Personen mit hohem Bildungsniveau in intermediären und qualifizierten nicht-manuellen Berufen, die für ihre Arbeit nach Zürich pendeln. Besonders viele Personen (37%) arbeiten dabei im Management und der Administration des Bank- und Versicherungsgewerbes und des Rechtswesens. Jede(r) siebte Zupendelnde verdient das Geld in Gesundheits-, Lehr- und Kultur- sowie in Handels- und Verkehrsberufen. Auch bei den Weg- und Binnenpendelnden dominieren des Berufe im Banken- und Versicherungssektors. Jeweils etwas mehr als ein Viertel der Weg- und Binnenpendler/-innen arbeiten in diesem Sektor.

Für die Unternehmen in der Banken- und Versicherungsbranche sowie der Handels- und Verkehrsbranche spielen Zupendlerinnen und Zupendler eine zentrale Rolle: Knapp 70 Prozent der Arbeitsplätze in diesen Sektoren werden durch Arbeitspendler von ausserhalb der Stadt besetzt. Nur etwa ein Drittel der Erwerbstätigen dieser Branchen wohnt auch in Zürich. In Berufen des Gastgewerbes und Berufen zur Erbringung persönlicher Dienstleistungen sind hingegen über die Hälfte der Erwerbstätigen in Zürich wohnhaft. Dies gilt auch für Personen, die in Gesundheits-, Lehr- und Kulturberufen tätig sind.

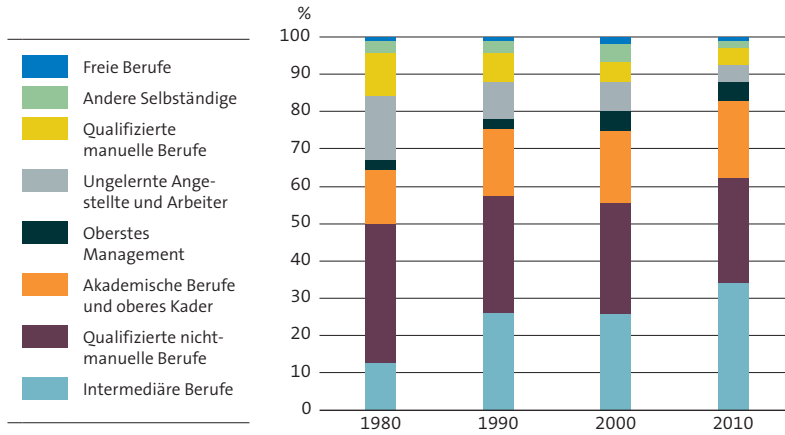
Anteil der Teilzeitbeschäftigten

► 1970–2010

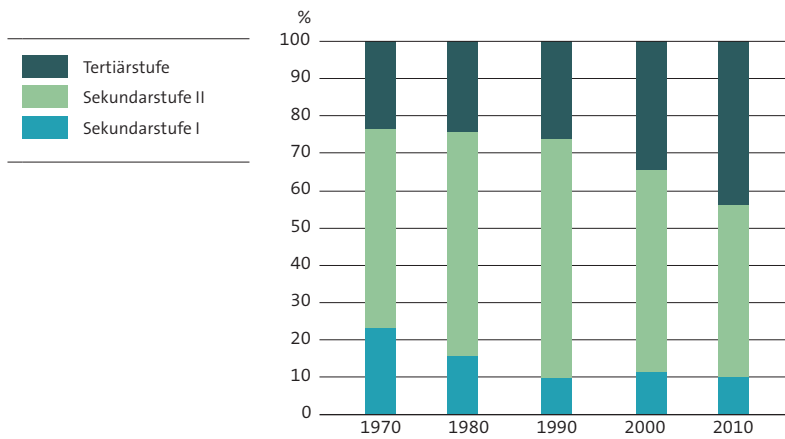
G_3.5



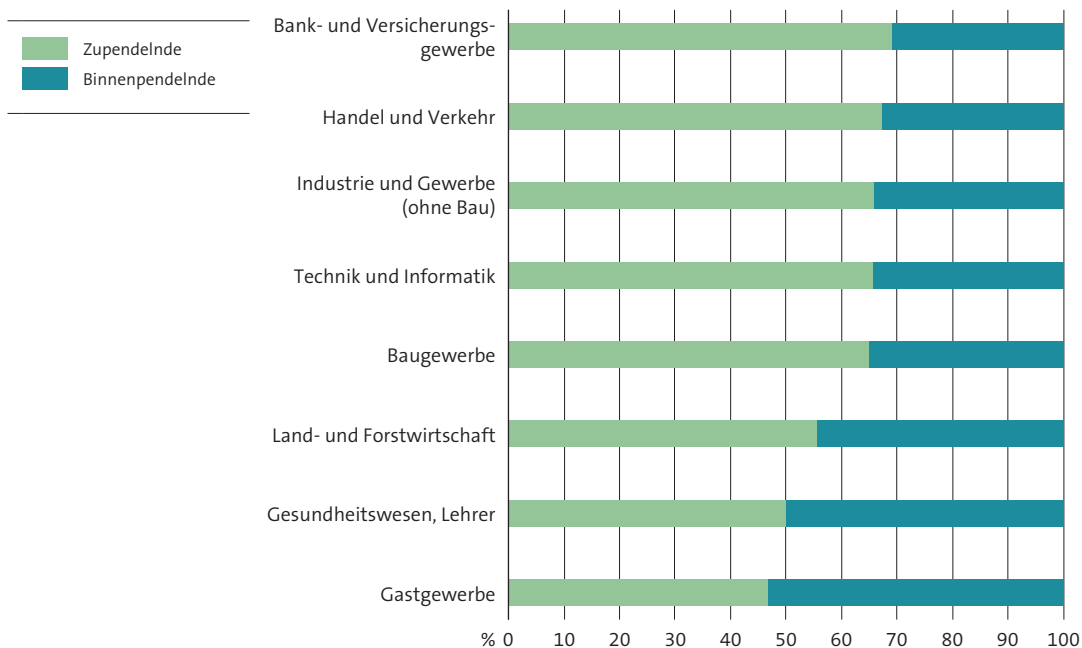
Zupendelnde nach sozio-professionellen Kategorien ▶ 1980–2010 G_3.6



Zupendelnde nach abgeschlossener Ausbildung ▶ 1970–2010 G_3.7



Zu- und Binnenpendelnde nach Berufsgruppen ▶ 2010 G_3.8



3.3

- 5 Detaillierte Informationen publiziert Statistik Stadt Zürich vier mal pro Jahr in der Publikation «Wirtschaftsbarometer Zürich».
- 6 Dies bedingt die Annahme, dass innerhalb einer Branche ein Zupendler gleich viel Wertschöpfung generiert wie ein Binnenpendler.

Anteil der Zupendelnden an der Wertschöpfung

Für jede Pendlerin und jeden Pendler ist bekannt, in welcher Branche sie beziehungsweise er arbeitet. So kann für jede Branche der Pendleranteil berechnet werden. Insgesamt sind 62 Prozent – also knapp zwei Drittel – der Arbeitskräfte in der Stadt Zürich Zupendler/-innen. Bei Aufteilung der Wirtschaft in 13 Branchen bewegen sich die Anteile zwischen 52 Prozent und 74 Prozent. In all diesen Branchen wohnt die Mehrheit der Mitarbeitenden ausserhalb der Stadt Zürich.

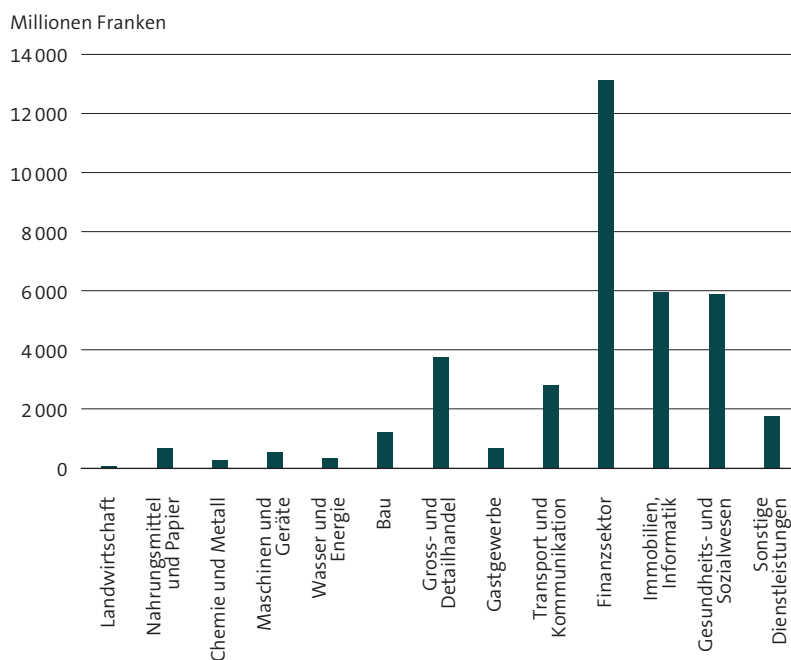
Mit nur gut der Hälfte (52%) liegt das Gastgewerbe am Schluss dieser Rangfolge. Im Finanzsektor – der nach Wertschöpfung wichtigsten der dargestellten Branchen – ist der Anteil auswärtiger Arbeitskräfte am höchsten und beträgt rund drei Viertel.

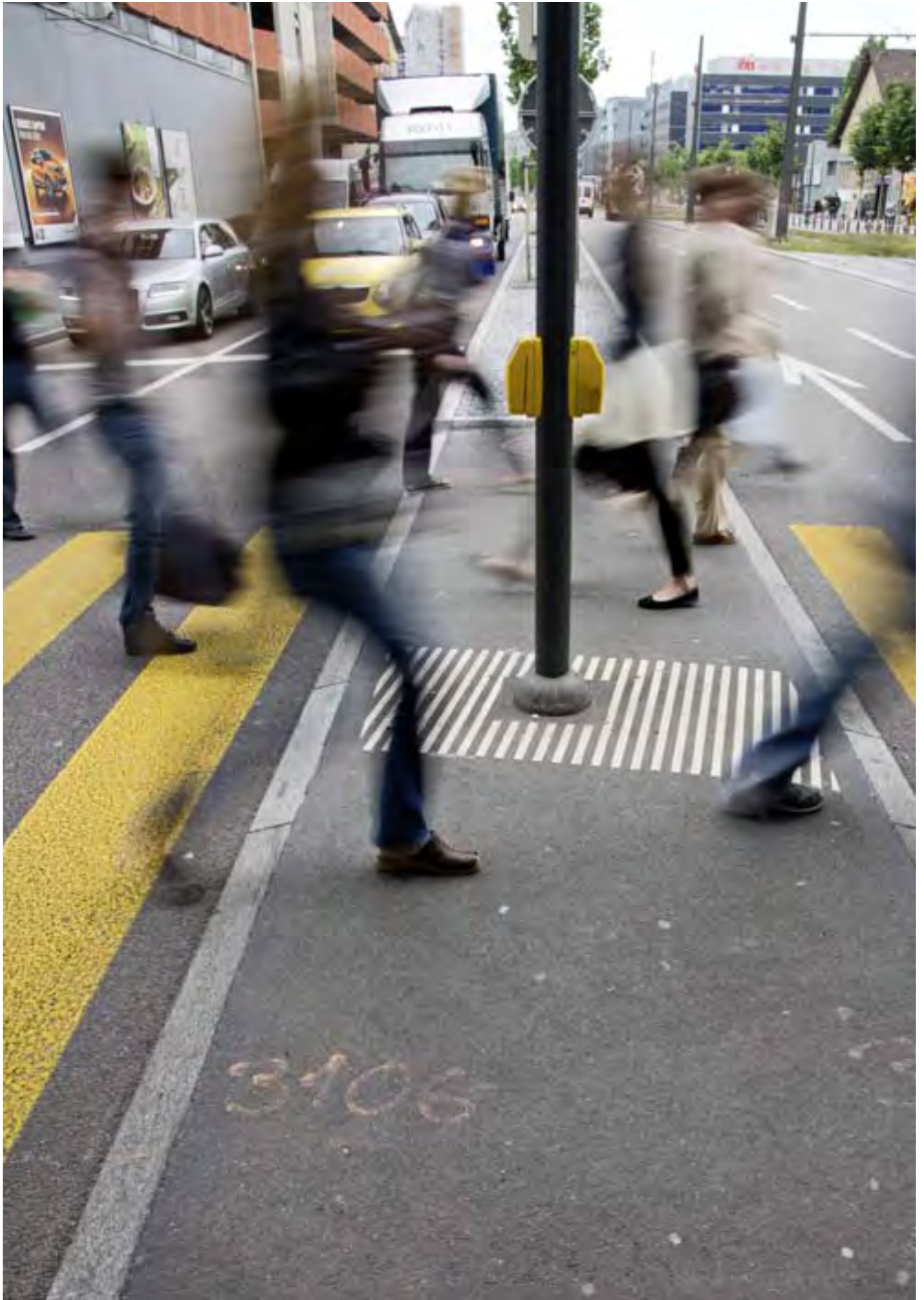
Das Institut «créa» der Universität Lausanne berechnet für Statistik Stadt Zürich Daten zur Wertschöpfung nach Branchen.⁵ So kann die durch Zupendelnde generierte Wertschöpfung geschätzt werden (G_3.9).⁶ Im Finanzsektor wurden 2012 18 Milliarden Franken erwirtschaftet, gut 13 Milliarden davon durch Erwerbstätige, welche nicht in der Stadt Zürich wohnen. In der Branche «Gesundheits- und Sozialwesen» tragen Auswärtige gut die Hälfte der Wertschöpfung bei: 6 der 10 Milliarden wurden durch sie erarbeitet.

Insgesamt stammen 65 Prozent der Wertschöpfung der Stadt Zürich von Erwerbstätigen, welche nicht in der Stadt Zürich wohnen. Im letzten Jahr wurden in der Stadt insgesamt 64 Milliarden Franken erwirtschaftet. Die Pendlerinnen und Pendler zeichneten also für rund 42 Milliarden Franken davon verantwortlich.

Wertschöpfung der Zupendelnden in der Stadt Zürich
► nach Branche, 2012

G_3.9





4

VERKEHRSMITTEL

4.1

7 Statistisches Amt des Kantons Zürich (2005).

Modalsplit

Zwei Drittel der Arbeitswege auf Zürcher Boden werden mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt. Gut ein Viertel beträgt der entsprechende Wert für den motorisierten Individualverkehr (MIV, also Autos und Motorräder). Weniger als 10 Prozent der Arbeitswege werden zu Fuss oder mit dem Velo absolviert. Dieser sogenannte Langsamverkehr (LV) hat nur bei Arbeitswegen innerhalb der Stadt Zürich eine Bedeutung; Wege über die Stadtgrenze hinweg werden fast ausschliesslich mit dem ÖV oder dem Auto zurückgelegt.

Ein detailliertes Bild der Entwicklung zeigt G_4.2: Zwischen 1970 und 1980 war eine starke Zunahme bei den MIV-Fahrten festzustellen, während der ÖV stagnierte. Dies gilt vor allem für Arbeitswege in die Stadt Zürich. Auch Personen, die in Zürich wohnen und arbeiteten fuhren in den 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts noch häufig mit dem Auto an den Arbeitsplatz. In den 1980er-Jahren bekamen Umweltthemen eine grössere gesellschaftliche Bedeutung. Zusammen mit dem massiven Ausbau beim ÖV-Angebot, sprich dem Taktfahrplan 1982 und dem Zürcher Verkehrsverbund 1989, führte dies zu einer markanten Zunahme des öffentlichen Verkehrs. Diese Entwicklung war in allen Schweizer Agglomerationen zu beobachten. Dass der ÖV in den 1990er-Jahren keine Passagiere ans Auto verloren hat ist hingegen eine Eigenheit des Grossraums Zürich.⁷ In allen anderen Ballungsgebieten verlor der ÖV in diesem Jahrzehnt wieder Anteile.

Das Plus bei den Zupendlerinnen und Zupendlern in den vergangenen zehn Jahren führte vor allem zu einer Mehrbelastung des ÖV-Systems: Aktuell fahren täglich beinahe 140 000 Menschen mit dem ÖV in die Stadt Zürich zur Arbeit. Dies entspricht ungefähr

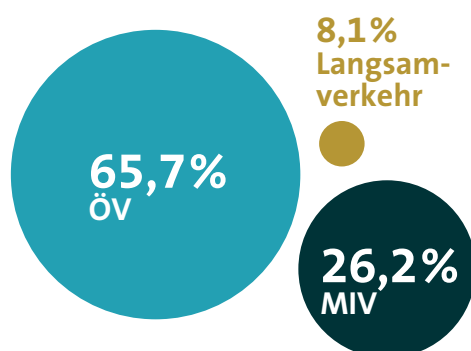
der Einwohnerschaft der Stadt Bern.

Wichtig ist aber die Feststellung, dass der ÖV in der vergangenen Dekade nicht auf Kosten des Autos zusätzliche Passagiere gewonnen hat, sondern das zusätzliche Aufkommen absorbiert hat. Die absolute Zahl der Pendlerinnen und Pendler in Zürich, die im Auto zur Arbeit fuhren, blieb zwischen 1980 und 2000 konstant. In den vergangenen zehn Jahren ist sie erstmals leicht von 112 000 auf 105 000 zurückgegangen. 2010 fuhren noch 16 000 Zürcherinnen und Zürcher mit dem Auto oder dem Motorrad an ihren Arbeitsplatz in der Stadt Zürich.

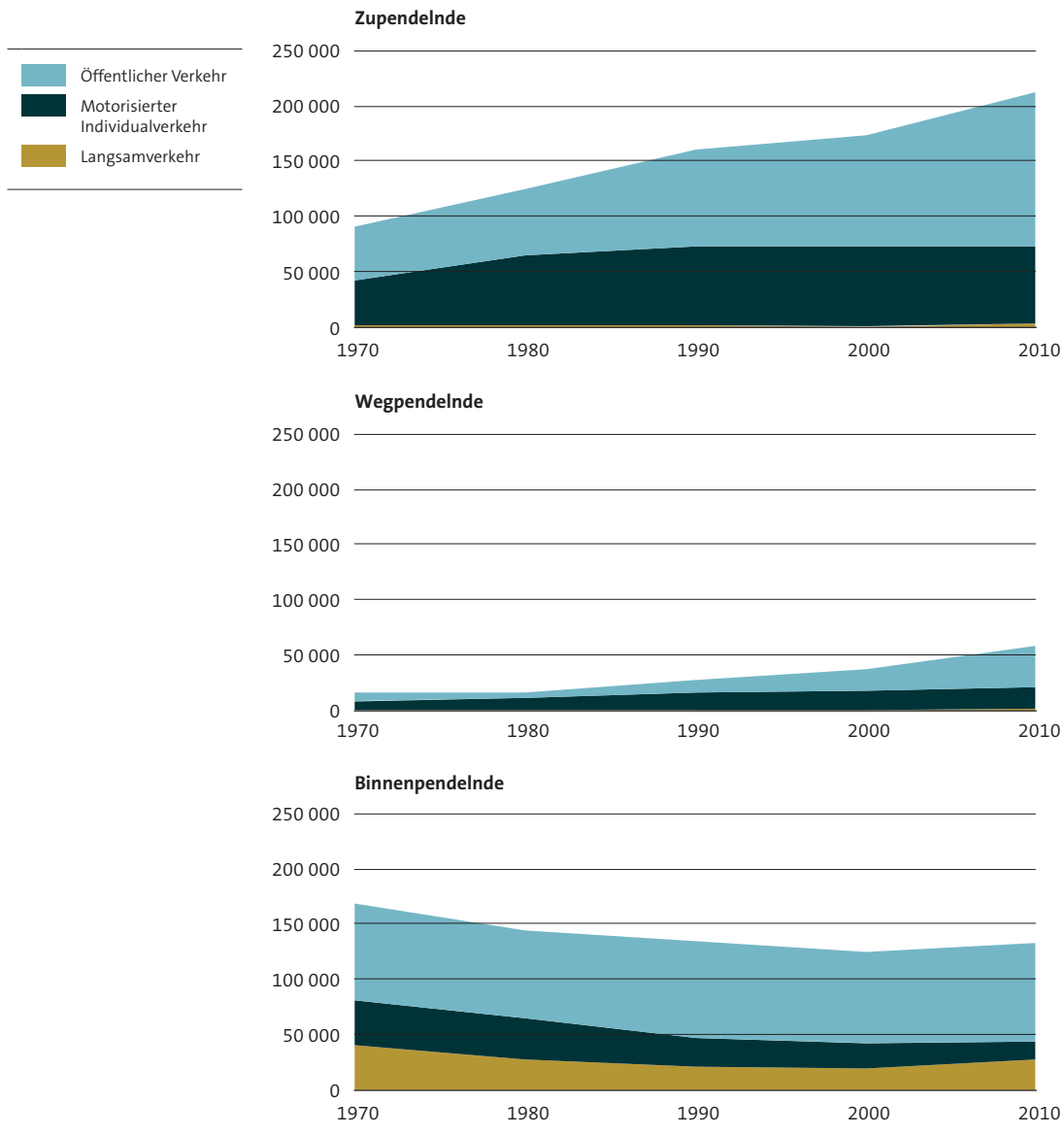
Gänzlich anders hat sich die Bedeutung des Langsamverkehrs beim Pendeln entwickelt: Zwischen 1970 und 2000 sind stetig weniger Personen zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit gegangen. Ursache dafür war die Abnahme der Binnenpendelnden in diesem Zeitraum sowie der Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Im Vergleich zum Jahr 2000 gingen 2010 absolut betrachtet wieder deutlich mehr Menschen zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit. Gleichzeitig ging aber die Zahl der Binnenpendler/-innen insgesamt zurück. Der Langsamverkehr hat seinen Anteil am intrakommunalen Modalsplit daher nur leicht erhöhen können. Der ÖV verzeichnete dagegen wiederum einen sehr starken Zuwachs.

Der Vergleich mit anderen Agglomerationen zeigt – bezogen auf die zurückgelegten Distanzen – eine ähnlich hohe Bedeutung des öffentlichen Verkehrs in Basel und Bern (G_4.3). Der entsprechende Wert der Bewohnerinnen und Bewohner der grossen Städte Genf, Lausanne und Lugano ist dagegen weit unter dem schweizerischen Durchschnitt (23 %).

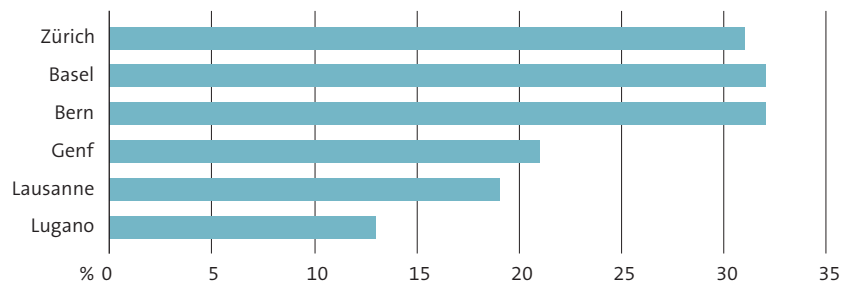
Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen in der Stadt Zürich	G_4.1
--	--------------



Entwicklung des Pendelaufkommens G_4.2
 ► nach Verkehrsmittel, 1970–2010



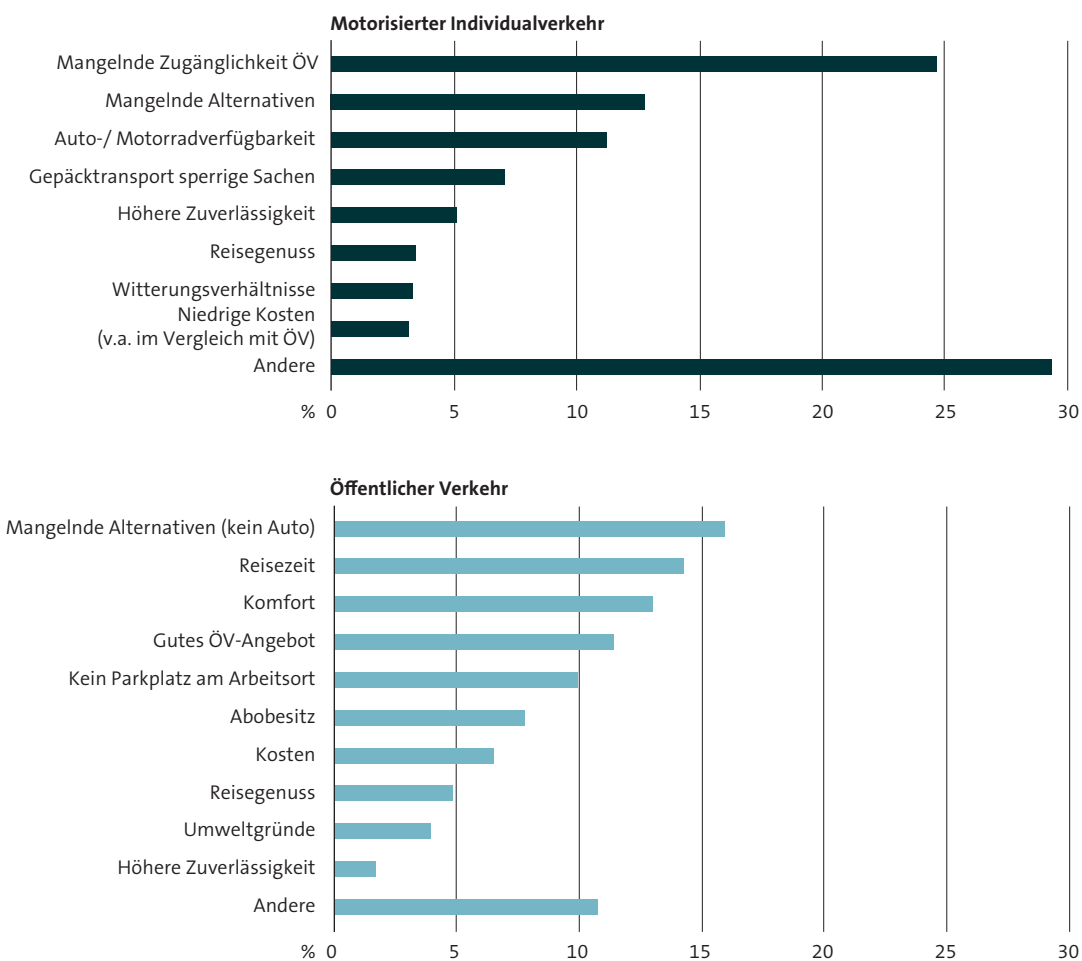
Distanzbezogener ÖV-Anteil im Arbeitsverkehr G_4.3
 ► in den grössten Agglomerationen, 2010



Gründe für die Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen

G_4.4

► von Zupendelnden, 2010

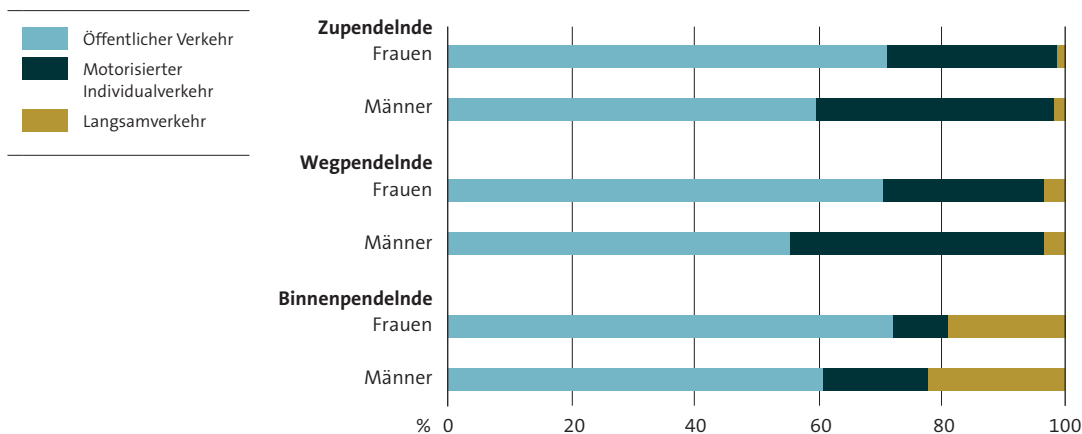
**MIKROZENSUS MOBILITÄT UND VERKEHR**

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr wird vom Bundesamt für Statistik in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung seit 1974 alle fünf Jahre durchgeführt. Entsprechend der Fortschritte in der Erhebungstechnik wurde die Stichprobe kontinuierlich erhöht und umfasste im Jahr 2010 in der ganzen Schweiz 59 971 Haushalte, 62 868 Zielpersonen mit 210 048 protokollierten Wegen im Inland, beziehungsweise 310 193 Etappen. Die Stadt Zürich hat zusammen mit anderen Städten und Kantonen die Stichprobe für ihr Gebiet erhöht. Insgesamt nahmen 2390 Zürcherinnen und Zürcher an der Befragung teil.

Fast drei Viertel der Frauen fahren mit dem ÖV zur Arbeit, unabhängig vom Wohn- und Arbeitsort. Der entsprechende Anteil der Männer liegt zwischen 55 Prozent und 60 Prozent. Bei Erwerbstätigen, die von ausserhalb der Stadt nach Zürich zur Arbeit kommen, fahren 38 Prozent der Männer mit dem Auto oder dem Motorrad (gegenüber 27% bei den Frauen). Bei

den Wegpendelnden sind es gar 41 beziehungsweise 26 Prozent. Frauen fahren also häufiger mit den ÖV zur Arbeit. Dafür gibt es verschiedene Gründe: Einerseits haben weniger Frauen als Männer den Führerschein (75% gegenüber 90%). Andererseits steht weniger Frauen als Männer ein Auto zur Verfügung.

Modalsplit
 ► nach Geschlecht und Pendeltyp, 2010 G_4.5



4.2

Zeitbedarf

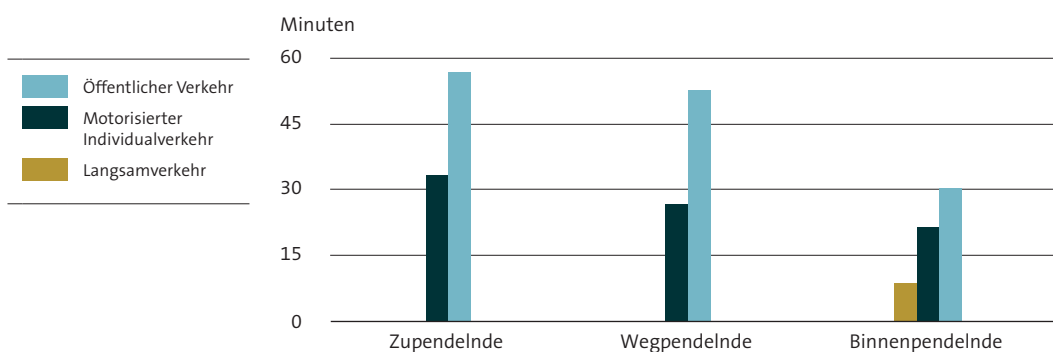
Personen, welche die Stadt am Morgen verlassen, benötigen für ihren Arbeitsweg durchschnittlich weniger Zeit als Personen, welche in die Stadt pendeln. Grund dafür sind die durchschnittlich kürzeren Arbeitswege (27 km gegenüber 18 km).

Am wenigsten Zeit für den Arbeitsweg benötigen jene Zürcherinnen und Zürcher, welche ihren Arbeitsplatz in der Stadt haben. Falls sie mit dem Tram oder dem Bus zur Arbeit fahren, sind sie im Mittel eine halbe Stunde unterwegs; der entsprechende Wert für die Benutzerinnen und Benutzer des Autos liegt bei etwas über 20 Minuten. Glücklich schätzen können sich jene Menschen, die in Gehdistanz zu ihrem

Arbeitsplatz wohnen: Sie benötigen für den Weg im Durchschnitt weniger als 10 Minuten.

Die Pendeldauer der Zu- und Wegpendler hat sich im Laufe der Jahre nur wenig verändert. Zwischen 1970 und 2000 zeigt sich eine leichte Zunahme jener Pendler, die zwischen 31 und 60 Minuten für ihren Arbeitsweg benötigen (47% im Jahr 1970, 52% im Jahr 2000). Auffallend ist dagegen, dass die Bereitschaft der Erwerbstätigen, über eine Stunde zu ihrem Arbeitsort zu pendeln, von 2000 bis 2010 deutlich zugenommen hat. Jeder Fünfte benötigt 2010 mehr als eine Stunde für den Arbeitsweg. Im Jahr 2000 lag dieser Wert noch bei 12 Prozent für Zu- und bei 7 Prozent für Wegpendler.

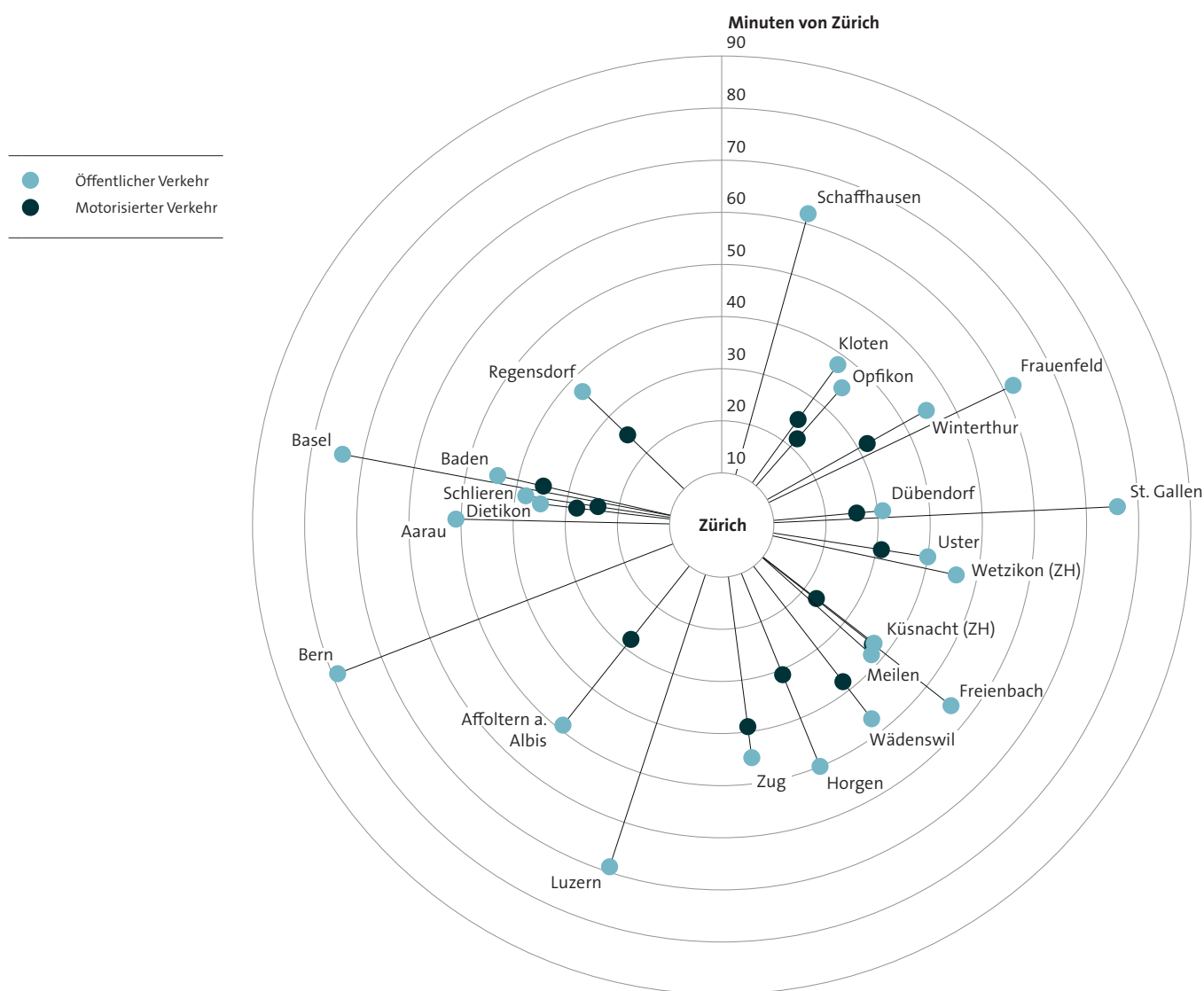
Durchschnittlicher Zeitbedarf für den Weg zur Arbeit
 ► nach Verkehrsmittel, 2010 G_4.6



Durchschnittlicher Zeitbedarf für den Arbeitsweg nach Zürich

G_4.7

► nach Verkehrsmittel und Gemeinde, 2010



Am meisten Zeit für ihren Arbeitsweg benötigen Personen, die mit dem öffentlichen Verkehr in die Stadt Zürich zur Arbeit kommen. Dies hat zwei Gründe: Erstens wird der Zug eher auf längeren Strecken benutzt. Die Arbeitswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind im Durchschnitt wesentlich länger als jene, die mit dem Auto zurückgelegt werden (32 km gegenüber 26 km). Zweitens verlängern die Etappen zur Haltestelle und mögliche Umstiege den Zeitbedarf gegenüber Autofahrten. Wer beispielsweise zwischen Zug und Zürich pendelt benötigt mit dem ÖV im Schnitt rund 45 Minuten (G_4.7). Für den

Arbeitsweg von Affoltern am Albis nach Zürich werden mit dem ÖV dagegen knapp 50 Minuten benötigt. Geografisch liegt Affoltern am Albis allerdings etwa auf halber Strecke zwischen Zug und Zürich. Trotz geringerer Distanz ist der Zeitaufwand grösser.

Dies zeigt sich auch bei der Pendeldauer zwischen Zürich und den grösseren Schweizer Städten. Obwohl Bern rund 30 Kilometer weiter von Zürich entfernt liegt als St. Gallen, ist die durchschnittliche Pendeldauer mit dem ÖV nur um ein paar Minuten länger.

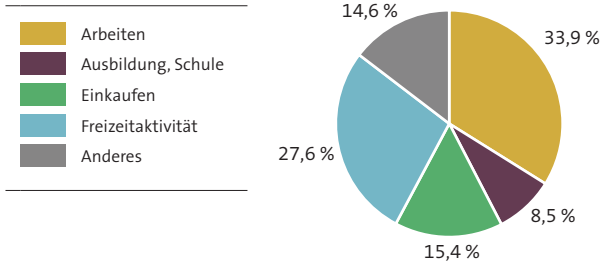
4.3

Bedeutung für den Verkehr in der Stadt Zürich

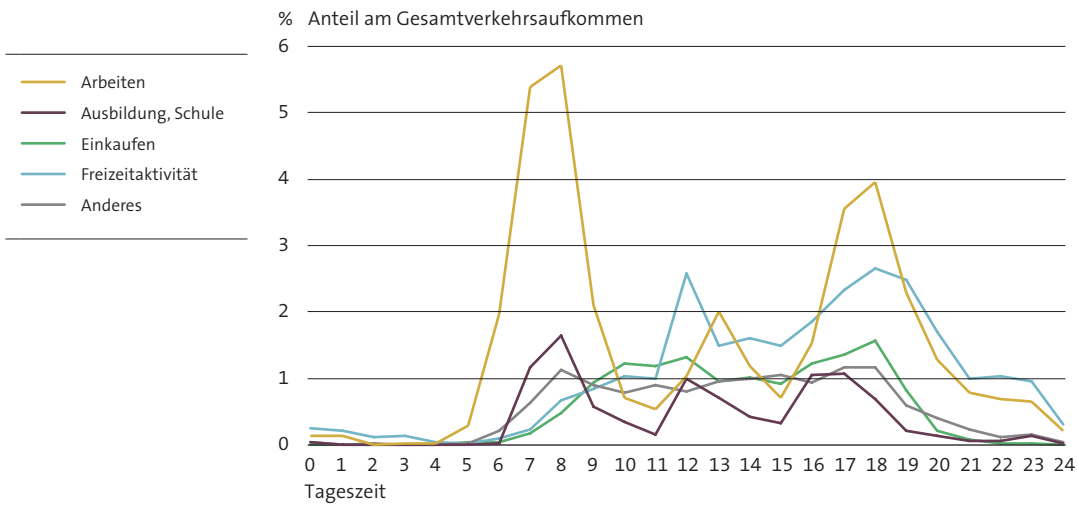
An Werktagen ist die Fahrt zur Arbeit der wichtigste Verursacher von Verkehr in der Stadt Zürich. Ein Drittel aller Wege werden dafür zurückgelegt (G_4.8). Weitere knapp neun Prozent entfallen auf die Ausbildung. Im Tagesverlauf (G_4.9) ergibt sich eine typische Verteilung des Verkehrsaufkommens mit zwei Spitzen am Morgen und am Abend. Der

Ausbildungsverkehr zeigt einen ähnlichen Verlauf, allerdings fallen die Spitzen viel weniger stark ins Gewicht. Zudem fällt die Abendspitze früher an als beim Arbeitsverkehr, was zu einer gewissen Entlastung des Verkehrsystems führt. Zusätzlich belastend wirken jedoch die Fahrten für Freizeit Zwecke, welche ab dem späteren Nachmittag verstärkt anfallen.

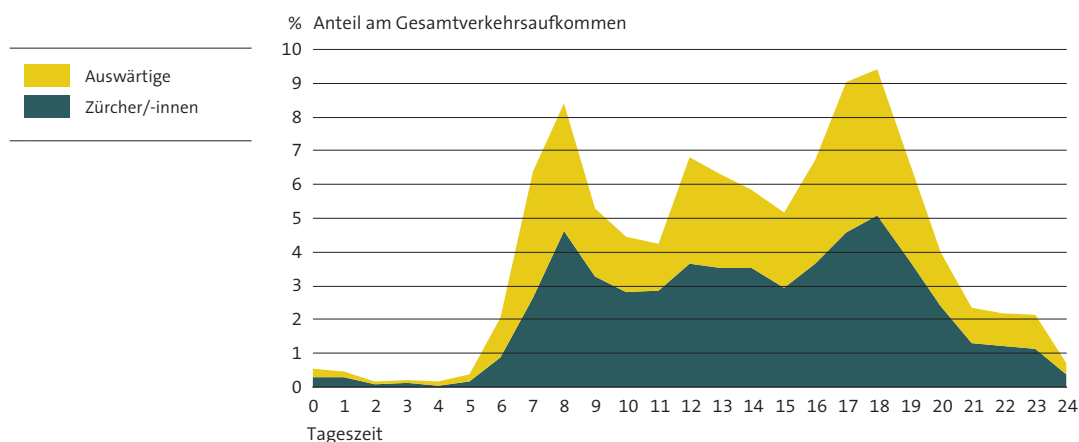
Verkehrszwecke in der Stadt Zürich
▶ an Werktagen, 2010 G_4.8



Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich an Werktagen
▶ nach Tageszeit und Verkehrszweck, 2010 G_4.9



Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich
 ► nach Tageszeit und Wohnsitz der Verkehrsteilnehmenden, 2010 G_4.10



8 Statistik Stadt Zürich (2012c).

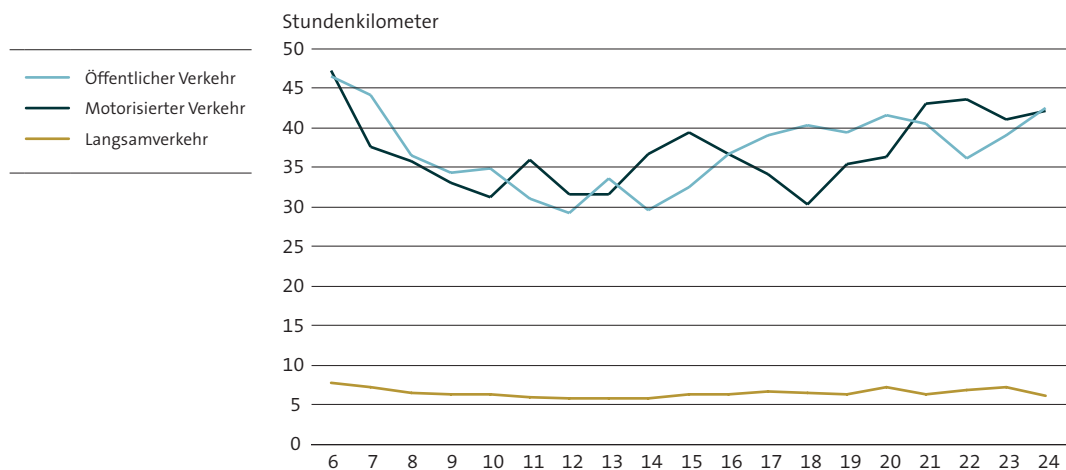
An einem durchschnittlichen Tag verursachen Auswärtige beinahe die Hälfte des gesamten Verkehrsaufkommens in der Stadt Zürich (G_4.10). Am Morgen fallen besonders die vielen Arbeitspendelnden ins Gewicht. Auch über den Mittag sind die Zürcherinnen und Zürcher selber nur für gut der Hälfte des Verkehrs in der Stadt Zürich verantwortlich.

Unabhängig von der zurückgelegten Strecke werden mit dem Auto bzw. Motorrad und Mofa die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten (inklusive Umsteigezeiten) erreicht.⁸ Das hohe Aufkommen untertags schlägt sich aber besonders für Personen, welche mit dem Auto unterwegs sind, negativ nieder: Mit dem Berufsverkehr am Morgen verringert sich die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit der Autos in der Stadt Zürich von 45 auf 30 Stundenkilometer. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinflusst auch den ÖV: Längere Wartezeiten an den Haltestellen senken die erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit

von Trams und Bussen. Auch der Anteil von Kurzstreckenfahrten ist untertags höher. Am Nachmittag geht das Verkehrsaufkommen zurück. Entsprechend läuft der Verkehr flüssiger. Nach 17 Uhr wird das Vorwärtskommen wieder zäher. Erst nach 21 Uhr geht es mit dem Auto wieder flüssig durch die Stadt.

Es ist jedoch erstaunlich, dass das Velo auf Arbeitswegen nicht häufiger eingesetzt wird. Innerhalb der Stadt scheint es das ideale Fortbewegungsmittel zu sein: Bis zu einer Etappenlänge von fünf Kilometern ist man damit im Durchschnitt nämlich beinahe ebenso schnell unterwegs wie mit dem Auto oder dem Tram. Dabei hat es den entscheidenden Vorteil, dass es in vielen Fällen ohne Umsteigen vom Start bis zum Ziel benutzt werden kann, während die ÖV-Haltestelle meistens zu Fuss erreicht wird, was die Durchschnittsgeschwindigkeit gemessen am gesamthaft zurückgelegten Weg entsprechend senkt.

Durchschnittsgeschwindigkeit am Tag und Abend
 ► nach Verkehrsmittel, 2010 G_4.11



FAHRGÄSTE DER VBZ

☞ In den vergangenen 50 Jahren haben die Fahrgastzahlen der Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ) grundsätzlich zugenommen. Einen kleinen Einbruch der Einsteigerzahlen gab es anfangs der 1990er-Jahre. Grund dafür war die Einführung der Tarifzone 10.

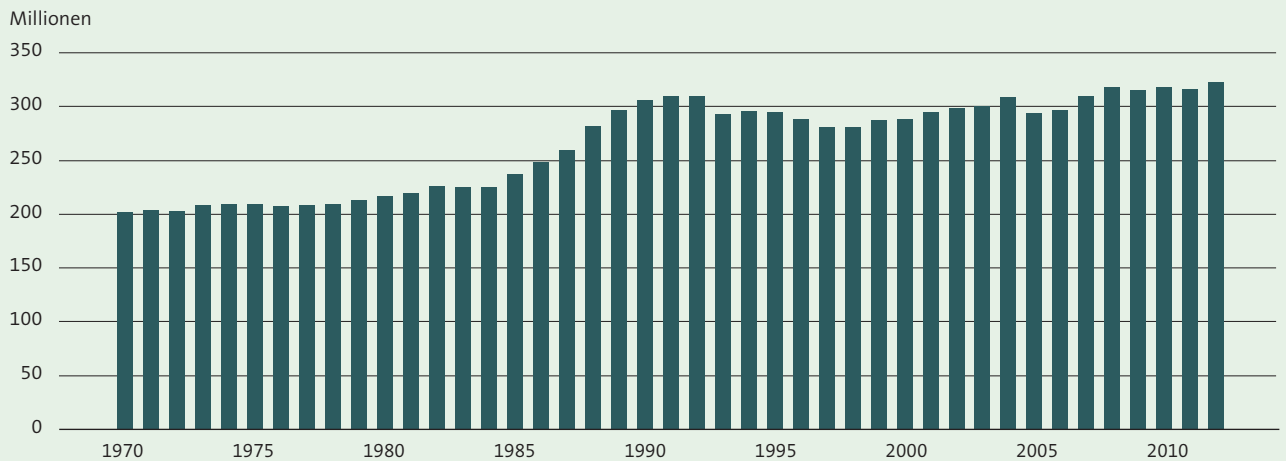
Damit wurde es möglich, auch innerstädtisch die S-Bahn anstatt das Tram zu benützen (z. B. zwischen Oerlikon und dem Hauptbahnhof). Dass mit dem massiven Ausbau der S-Bahn mehr Personen von umliegenden Gemeinden direkt ins Stadtzentrum fahren, hat ebenfalls zum kurzzeitigen Rückgang beigetragen.

Seit der Jahrtausendwende steigt die Zahl der Fahrgäste wieder deutlich an und hat 2012 mit 318 Millionen einen neuen Höchststand erreicht. Damit zählen die VBZ jährlich fast gleich viele Passagiere wie die SBB in der ganzen Schweiz.

Zusteigende in Fahrzeuge der VBZ

► 1970–2012

G_4.12



ANHANG

Arbeitspendelnde nach Pendeltyp

► 1970–2010

T_A.1

	1970	1980	1990 ¹	2000 ¹	2010 ²
Zupendelnde	92 374	129 852	161 309	177 944	213 000
Wegpendelnde	17 284	17 853	28 598	38 603	59 000
Binnenpendelnde	210 206	176 105	153 122	140 599	133 000
Wirtschaftliche Wohnbevölkerung	417 972	370 618	356 352	360 980	385 468

1 Nur Personen mit eindeutigem Arbeitsort berücksichtigt.

2 Hochgerechnete Daten der Strukturerhebung 2010, auf Tausend gerundet. Es wurden nur Personen ab 15 Jahren befragt.

Die 50 Gemeinden mit den meisten Zu- und Wegpendelnden in die und aus der Stadt Zürich ► 2010

T_A.2

Gemeinde	Zupendelnde	Wegpendelnde
Winterthur	8 500	2 410
Dübendorf	4 490	2 540
Opfikon	3 120	3 300
Uster	4 890	910
Schlieren	3 080	2 220
Adliswil	4 130	970
Dietikon	3 570	1 530
Kloten	2 390	2 690
Wallisellen	2 850	1 870
Regensdorf	3 160	1 150
Küsnacht (ZH)	3 030	950
Zollikon	2 840	990
Horgen	2 840	900
Thalwil	3 400	300
Baden	1 890	1 760
Wädenswil	2 990	420
Bülach	2 520	690
Volketswil	2 320	620
Wetzikon (ZH)	2 370	420
Zug	1 430	1 270
Rapperswil-Jona	2 240	270
Bern	1 050	1 430
Stäfa	2 090	310
Basel	1 210	1 170
Bassersdorf	2 120	220
Meilen	2 020	320
Luzern	1 620	730
Kilchberg (ZH)	1 720	540
Freienbach	1 860	350
Fällanden	1 930	240
Affoltern am Albis	1 740	410
Urdorf	1 470	620
Wettingen	1 870	190
Dietlikon	1 420	640
Illnau-Effretikon	1 880	150
Maur	1 770	180
Oberengstringen	1 790	150
Männedorf	1 490	390
Wangen-Brüttisellen	1 240	630
Baar	1 320	510
Schaffhausen	1 380	380
Rüschlikon	1 430	300
Birmensdorf (ZH)	1 400	290
Rümlang	1 040	630
Spreitenbach	1 270	400
Langnau am Albis	1 530	100
Aarau	920	700
Wettswil am Albis	1 500	20
Richterswil	1 410	110
Erlenbach (ZH)	1 230	200

Pendelnde nach Zeitbedarf

► in Prozent, 1970–2010

T_A.3

	1970	1980	1990	2000	2010
Zupendelnde					
Bis 15 Minuten	7,1	7,6	6,2	4,6	6,2
16–30 Minuten	34,1	33,2	29,8	30,5	26,7
31–60 Minuten	47,1	50,2	53,6	52,9	47,2
Über 1 Stunde	11,7	9,0	10,4	12,0	20,0
Wegpendelnde					
Bis 15 Minuten	14,4	15,6	17,9	11,0	12,2
16–30 Minuten	37,3	38,5	38,4	41,7	31,8
31–60 Minuten	38,5	38,5	37,2	39,9	37,0
Über 1 Stunde	9,9	7,4	6,4	7,4	18,9
Binnenpendelnde					
Kein Arbeitsweg ¹	12,6	8,6	8,7	8,2	10,8
Bis 15 Minuten	27,2	27,8	28,7	30,5	28,8
16–30 Minuten	40,3	40,8	39,7	45,3	35,5
31–60 Minuten	18,1	21,8	22,2	15,8	18,8
Über 1 Stunde	1,8	1,0	0,8	0,2	6,1

1 Von 1970 bis 2000 als eigene Ausprägung erhoben. Für 2010 wurde hierfür die erwerbstätigen Nichtpendelnden berechnet.

BIBLIOGRAFIE

- BFS Bundesamt für Statistik (2012a): Arbeitsmarktindikatoren 2012.
- BFS Bundesamt für Statistik (2012b): SAKE in Kürze 2010 – Schweizerische Arbeitskräfteerhebung.
- Statistisches Amt des Kantons Zürich (2005): Die Verkehrsmittel der Pendler im Zürcher Wirtschaftsraum.
- Statistik Stadt Zürich (2012a): Bevölkerung Stadt Zürich 2011.
- Statistik Stadt Zürich (2012b): Bildungsstand der Stadtzürcher Bevölkerung.
- Statistik Stadt Zürich (2012c): Fest im Sattel.

GLOSSAR

Arbeitsverkehr Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück.

Erwerbstätige Personen im Alter von 15 und mehr Jahren, die während mindestens 1 Stunde pro Woche arbeiten. Bis zur Volkszählung 1980 galt noch die Grenze von 6 Wochenstunden.

Etappe Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil des Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

Hauptverkehrsmittel Für die Stichtagsmobilität wird von den genutzten Verkehrsmitteln das in der folgenden Reihenfolge als erstes genannte Verkehrsmittel als Hauptverkehrsmittel bezeichnet: Flugzeug, Bahn, Postauto, Schiff, Tram, Bus, sonstiger ÖV, Reiseкар, Auto, Lastwagen, Taxi, Motorrad/Kleinmotorrad, Mofa, Velo, zu Fuss, fahrzeugähnliche Geräte, anderes.

Langsamverkehr (LV) Fuss- und Veloverkehr (fahrzeugähnliche Geräte sind unter «übrige Verkehrsmittel» eingeordnet).

Modalsplit Aufteilung von Etappen, Wegen, Unterwegszeiten, Wegdistanzen auf einzelne Verkehrsmittel oder zusammengefasste Verkehrsmittelgruppen (wie LV, MIV, ÖV).

Motorisierter Individualverkehr (MIV) Auto, Motorrad, Kleinmotorrad, Motorfahrrad

Öffentlicher Verkehr (ÖV) Tram, Bus, Postauto, Bahn.

Pendelnde Erwerbstätige ab 15 Jahren sowie Personen in Ausbildung, welche ihren Wohnort verlassen, um ihren Arbeits-/Ausbildungsort zu erreichen.

Sekundarstufe I Die Sekundarstufe I bildet nach der Primarstufe den zweiten Teil der obligatorischen Schulzeit.

Sekundarstufe II Die Sekundarstufe II bezieht sich auf die Ausbildung unmittelbar nach der obligatorischen Schulzeit bzw. nach der Sekundarstufe I. Sie umfasst sowohl die Berufsbildung (meist Lehre) als auch die weitere Allgemeinbildung wie Gymnasien und übrige Mittelschulen.

Sozioprofessionelle Kategorie Klassifikation zur Abbildung der Sozialstruktur der Bevölkerung. Die sozioprofessionellen Kategorien beruhen auf verschiedenen Basisvariablen (ausgeübter Beruf, berufliche Stellung und höchste abgeschlossene Ausbildung).

Teilzeitbeschäftigte Beschäftigte mit mindestens 6 Stunden pro Woche und weniger als 90 Prozent der betriebsüblichen wöchentlichen Arbeitszeit. Es werden zwei Arbeitszeitkategorien unterschieden.

Tertiärstufe Es wird unterschieden zwischen der Höheren Berufsbildung und der Hochschulausbildung. Im Bereich der Höheren Berufsbildung besteht eine Vielfalt von Ausbildungswegen. Sie bereiten auf über 800 Abschlüsse vor. Von Bund oder Kantonen anerkannte Abschlüsse sind: Diplome von Höheren Fachschulen und Technikerschulen sowie höheren Fach- oder Berufsprüfungen. Sie setzen eine abgeschlossene Ausbildung auf der Sekundarstufe II und für die höheren Fach- und Berufsprüfungen auch einige Jahre Berufspraxis voraus. Der Hochschulbereich umfasst die universitären Hochschulen (d.h. die 9 kantonalen Universitäten, die beiden Eidg. technischen Hochschulen, die universitäre Hochschule Luzern und die pädagogische Hochschule St. Gallen) sowie die Fachhochschulen.

Vollzeitbeschäftigte Beschäftigte mit mindestens 90 Prozent der betriebsüblichen wöchentlichen Arbeitszeit.

Weg Ein Weg beginnt dann, wenn sich eine Person mit einem Ziel (z.B. dem Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Der Weg endet dann, wenn das Ziel erreicht ist oder wenn sich die Person länger als eine Stunde am selben Ort aufhält.

Wegdauer Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive der Warte- und Umsteigezeit.

Wegzweck Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem selben Verkehrszweck.

VERZEICHNIS DER TABELLEN, GRAFIKEN UND KARTEN

Tabellen

T_A.1	Arbeitspendelnde nach Pendeltyp, 1970–2010	28
T_A.2	Die 50 Gemeinden mit den meisten Zu- und Wegpendelnden in die und aus der Stadt Zürich, 2010	28
T_A.3	Pendelnde nach Zeitbedarf – in Prozent, 1970–2010	29

Grafiken

G_1.1	Entwicklung des Pendelaufkommens und der Wohnbevölkerung – nach Pendeltyp, 1970–2010	5
G_1.2	Anzahl Zupendelnde pro Arbeitsplatz in der Stadt Zürich, 1970–2010	5
G_2.3	Pendelaufkommen – nach ausgesuchten Gemeinden, 1970–2010	7
G_2.4	Wohn- und Arbeitsort der Binnenpendelnden, 2010	8
G_2.5	Grenzgänger/-innen in der Stadt Zürich – nach Quartal, 1996–2012	12
G_3.1	Pendelaufkommen und Erwerbsquote – nach Geschlecht, 1970–2010	14
G_3.2	Arbeitspendelnde – nach Alter, 2010	15
G_3.3	Zupendelnde und Erwerbstätige – nach Alter, 2010	15
G_3.4	Zu- und Wegpendelnde – nach Altersklasse und Geschlecht, 2010	15
G_3.5	Anteil der Teilzeitbeschäftigten, 1970–2010	16
G_3.6	Zupendelnde nach sozio-professionellen Kategorien, 1980–2010	17
G_3.7	Zupendelnde nach abgeschlossener Ausbildung, 1970–2010	17
G_3.8	Zu- und Binnenpendelnde nach Berufsgruppen, 2010	17
G_3.9	Wertschöpfung der Zupendelnden in der Stadt Zürich – nach Branche, 2012	18
G_4.1	Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen in der Stadt Zürich	20
G_4.2	Entwicklung des Pendelaufkommens – nach Verkehrsmittel, 1970–2010	21
G_4.3	Distanzbezogener ÖV-Anteil im Arbeitsverkehr – in den grössten Agglomerationen, 2010	21
G_4.4	Gründe für die Verkehrsmittelwahl auf Arbeitswegen – von Zupendelnden, 2010	22
G_4.5	Modalsplit – nach Geschlecht und Pendeltyp, 2010	23
G_4.6	Durchschnittlicher Zeitbedarf für den Weg zur Arbeit – nach Verkehrsmittel, 2010	23
G_4.7	Durchschnittlicher Zeitbedarf für den Arbeitsweg nach Zürich – nach Verkehrsmittel und Gemeinde, 2010	24
G_4.8	Verkehrszwecke in der Stadt Zürich – an Werktagen, 2010	25
G_4.9	Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich an Werktagen – nach Tageszeit und Verkehrszweck, 2010	25
G_4.10	Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich – nach Tageszeit und Wohnsitz der Verkehrsteilnehmenden, 2010	26
G_4.11	Durchschnittsgeschwindigkeit am Tag und Abend – nach Verkehrsmittel, 2010	26
G_4.12	Zusteigende in Fahrzeuge der VBZ, 1970–2012	27

Karten

K_2.1	Anteil der nach Zürich Pendelnden pro Erwerbstätige – nach Bezirk, 2010	8
K_2.2	Veränderung des Pendelaufkommens, 1990–2000	11
K_2.3	Veränderung des Pendelaufkommens, 2000–2010	11

QUELLEN

Bundesamt für Statistik:

Strukturerhebung 2010; Volkszählung 1970–2000; Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010;

Schweizerische Arbeitskräfteerhebung (SAKE) 2010; Grenzgängerstatistik 2012.

Zürcher Verkehrsbetriebe (VBZ)

➔ **An weiteren Informationen interessiert?**
Abonnieren Sie unseren Newsletter oder die
SMS-Mitteilungen unter www.stadt-zuerich.ch/statistik

