Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 39 (1984)

Heft: 1

Artikel: Bevölkerungsmobilität im suburbanen Raum : Ergebnisse einer Umfrage in Dällikon ZH

Autor: Troxler, Josef M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-872457

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Bevölkerungsmobilität im suburbanen Raum

Ergebnisse einer Umfrage in Dällikon ZH

1. Problemstellung und Zielsetzung

Seit Jahren stehen bei Politikern, Planern und Wissenschaftlern die Motive und Strukturen der Bevölkerungsmobilität in Verdichtungsräumen und die damit zusammenhängenden negativen Auswirkungen im Mittelpunkt des Interesses. Dieser Prozeß der Umverteilung von Bevölkerung und Arbeitsstätten aus der Kernstadt und hochverdichteter randstädtischer Gemeinden in die Umlandzonen führt zu Entwicklungen, die für die betroffenen Gebiete von großer Bedeutung sind. Fünf Problemkreise können herausgeschält werden:

- Da die Wanderungsbewegungen äußerst selektiv verlaufen, ergeben sich Verschiebungen sowohl in der demographischen als auch der sozialen Zusammensetzung der Wohnbevölkerung.
- Durch den Rückgang der Bevölkerung, besonders infolge Wegzugs von Bevölkerungsschichten mit höherem Einkommen, ergeben sich durch den Wegfall der Steuereinnahmen finanzielle Verluste für die Stadt.
- Es besteht eine sehr unausgewogene Auslastung der Infrastruktur zwischen Stadt und Umland.
- Die Stadt erbringt Leistungen, ohne von den Umlandgemeinden entsprechend entschädigt zu werden (s. dazu MEILI, 1982).
- Die fortschreitende Trennung von Verkehr und Arbeitsplatz erhöht das Verkehrsaufkommen, insbesondere dasjenige des Individualverkehrs.

Gesamthaft gesehen ist die Verflechtung der Kernstadt mit den Umlandgemeinden bei den Wohnungsverlagerungen nicht besonders groß, und in den letzten Jahren scheint sich bei dem unter dem Schlagwort der «Stadtflucht» bekanntgewordenen Phänomen eine gewisse Entspannung abzuzeichnen (s. dazu GATZWEILER und SCHLIEBE, 1982). BOUSTEDT kommt in einer Studie über Wanderungsverflechtungen in der Agglomeration München auf einen Anteil von 24,3% der Wanderungen zwischen Stadt und Umland (BOUSTEDT, 1980). Für die Stadt bedeutet dies, daß sich drei Viertel aller Wanderungen nicht auf das Umland beziehen. Entscheidend ist jedoch nicht der kleine relative Anteil, sondern die einseitige Orientierung: Seit Jahren stehen den Zuzügern in die Stadt jeweils mehr Wegzüger gegenüber. Für die einzelnen Umlandgemeinden wiederum sind die Wohnungsverlagerungen innerhalb des suburbanen Raumes weit bedeutender als diejenigen mit der Kernstadt.

Ziel der Bevölkerungsbefragung in einer Zürcher Agglomerationsgemeinde war es, Richtungen, Strukturen und Motivationen sowohl der Wohnstandort- als auch der Pendlermobilität zu analysieren. Im einzelnen wurde versucht, auf folgende Fragenkomplexe Antworten zu erhalten:

- Welches sind die vorherrschenden Richtungen und hauptsächlichen Motivationen der Wohnstandortverlagerungen, und wo liegen Unterschiede bei den Zu- und Wegzügern?
- Wie groß ist der Anteil der Wanderungen, die auf externe Zwänge zurückgeführt werden können, und wie beeinflußt der angespannte Wohnungsmarkt die Auswahlmöglichkeiten der mobilen Personen?
- Welches sind die vorherrschenden Arbeitsorte, wie groß ist der tägliche zeitliche Aufwand für den Weg zur Arbeit, und wie beurteilt der Erwerbstätige seinen Arbeitsweg?
- Wie wirkt sich die schlechte Erschließung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf die individuelle Motorisierung der Haushalte und die Wahl der für den Arbeitsweg benützten Verkehrsmittel aus?

2. Die Begriffe des suburbanen Raumes und der Bevölkerungsmobilität

2.1 Der suburbane Raum

Unter suburbaner Gemeinde wird nach BOUSTEDT (1978) eine «selbständige Gemeinde außerhalb der Kernstadt mit einem hohen Anteil an Auspendlern sowie ökonomischer und sozialer Abhängigkeit von der Kernstadt» verstanden. Der suburbane Raum bildet einen schwer abgrenzbaren Übergangsbereich zwischen der Kernzone der Agglomeration und dem ländlichen Raum. Der Prozeß, der zur Entstehung des suburbanen Raumes geführt hat, wird dabei als Suburbanisierung bezeichnet und kann definiert

Josef M. Troxler, dipl. Geograph,
Lenggenweg 5, 8907 Wettswil a. A.

werden als «Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropolitanen Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropolitanen Gebietes» (FRIEDRICHS, 1975). Diese Definition umfaßt nebst den Bevölkerungs- und Arbeitsplatzverlagerungen von der Kernstadt in die Umlandgemeinden auch diejenigen zwischen den suburbanen Gemeinden und dem ländlichen Raum oder anderen Agglomerationen, ebenso wie diejenigen innerhalb der suburbanen Gemeinden selbst. Die Suburbanisierung stellt nach der Urbanisierung als einem räumlichen Konzentrationsprozeß und der Stadterweiterung in Form von Eingemeindungen (Zürich 1893 und 1934) die dritte Phase der Stadtentwicklung dar.

2.2 Die Bevölkerungsmobilität

Grundsätzlich wird bei jeder Definition von Bevölkerungsmobilität zwischen sozialer und räumlicher Mobilität unterschieden. Eine Trennung von «sozial» und «räumlich», obschon in der gesellschaftlichen Realität oft miteinander verbunden, drängt sich meist auf, um Mißverständnisse und Fehlinterpretationen zu vermeiden. Da in dieser Studie nur die räumliche Mobilität der Bevölkerung untersucht wurde, soll auf die soziale Mobilität nicht näher eingegangen werden.
Die Verlegung des Wohnstandortes (Wanderung, Umzug) kann als bedeutsamste Form der räumlichen Bevölkerungsmobilität angesehen werden, da die Wohnung im täglichen Bewegungszyklus als Ausgangspunkt jeglicher räumlicher Aktivität dient. Die Wohnstandortmobilität innerhalb einer Agglomeration kann aufgeteilt werden in eine Zentrums-Peripherie- und in eine Peripherie-Zentrums-Richtung. Dazu kommt die innerstädtische oder intraurbane Mobilität, während für Bewegungen innerhalb des suburbanen Raumes der Begriff intrasuburban gebäuchlich ist (O'CONNOR, 1980).
Die Standortentscheidungen von Haushalten stellen meist einen Kompromiß zwischen subjektiven Standortpräferenzen und objektiven Standortbedingungen dar. Allerdings sind die Restriktionen und Zwänge, welche die Entscheidungsprozesse im Bereich der Wohnstandortverlagerung bestimmen, nicht unbedeutend. Die Wahlmöglichkeiten auf dem Wohnungsmarkt sind aufgrund der seit Jahren angespannten Lage insbesondere für einkommensschwächere Haushalte eingeschränkt. Dies kann leicht zu Fehlentscheidungen, aber auch zur resignativen Aufgabe eines primären Wanderungsentschlusses führen. Kündigungen, Hausabbrüche oder Mietzinssprünge sind mobilitätsauslösende Zwänge. Wenn die Diskrepanz zwischen Wohnwunsch und Wohnwirklichkeit nicht überwunden werden kann, so ist die Wohnstandort-Immobilität eine Antwort auf die Wohnungs-Suche (KREIBICH, 1978).

Die Einbeziehung der wohnsitzimmobilen Personen in die Untersuchung ist unerläßlich, wenn auch die Mobilität zwischen Wohnstandort und Arbeitsstandort untersucht werden soll. Diese Pendlermobilität stellt innerhalb der Verdichtungsräume eine bedeutsame Form räumlicher Bewegung dar, da sie mit ihren ausgesprochenen Verkehrsspitzen vor allem in den Städten enorme Probleme verursacht.

3. Die Bevölkerungsentwicklung

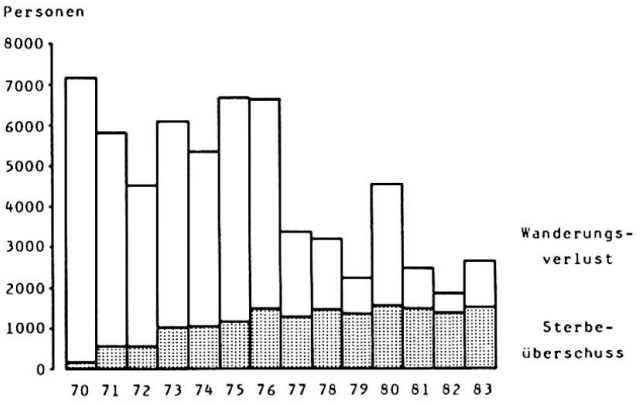
3.1 Agglomeration Zürich

Die Agglomeration Zürich zählt seit der neuesten Abgrenzung von 1980 insgesamt 80 Gemeinden mit einer Bevölkerungszahl von knapp 839 000 Personen (Volkszählung 1980). Vergleicht man diese Zahl mit dem Stand von 1970, so stellt man fest, daß die Bevölkerung in diesen 80 Gemeinden innerhalb von 10 Jahren gesamthaft nur um 6000 Personen zugenommen hat. Neben der Stadt Zürich wiesen 9 weitere Gemeinden einen Bevölkerungsverlust auf, der aber mit insgesamt rund 3500 Personen im Vergleich zum Rückgang in der Stadt Zürich (53 000 Personen) bescheiden aussieht. Die übrigen 70 Gemeinden konnten einen Bevölkerungszuwachs von gesamthaft 62 500 Personen verzeichnen. Die höchsten Zuwachsraten finden sich in Randgemeinden der Agglomeration.

3.2 Stadt Zürich

Die Wohnbevölkerung in Zürich ist seit 1963 von einer rückläufigen Tendenz gekennzeichnet. Waren anfänglich die Wanderungsverluste für den Rückgang alleine verantwortlich, so ist in den letzten Jahren der Sterbeüberschuß dazugekommen. Diese ungünstige

Abb. 1 Die Bevölkerungsabnahme der Stadt Zürich 1970–1983 nach Wanderungsverlust und Sterbeüberschuß



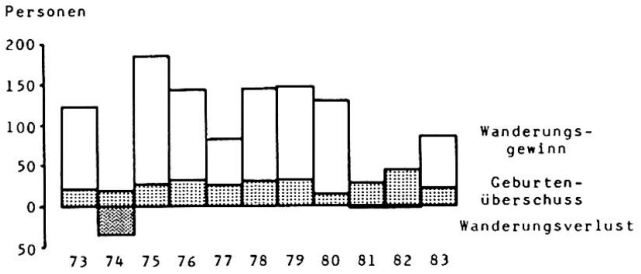
Quellen:
- Stat. Jahrbuch der Stadt Zürich, 1982
- Zürcher Stat. Nachrichten 1/2/3, 1983
- Bevölkerungsbulletin des Stat. Amtes der Stadt Zürich, 1984

demographische Entwicklung zeigt sich in Zürich seit 1969, als bei der natürlichen Bevölkerungsbewegung erstmals (und seither jedes Jahr) ein Sterbeüberschuß resultierte. Hiefür war vor allem die seit 1961 kontinuierliche Abnahme der Geburtenzahl verantwortlich. Nach dem tiefsten Stand im Jahre 1977 hat sich diese Zahl wieder langsam erhöht. Der Sterbeüberschuß (seit 1978 rund 1450 Personen pro Jahr) war in den letzten Jahren für die Bevölkerungsabnahme von größerer Bedeutung als der Wanderungsverlust, der sich deutlich abgeschwächt hat (Abb. 1) Nach IBLHER (1981) zeigt sich diese Tatsache auch in anderen größeren Schweizer Städten.

3.3 Die Untersuchungsgemeinde Dällikon

Dällikon, etwa 10 km nordwestlich von Zürich im Furttal gelegen, war jahrzehntelang ein kleines Bauerndorf mit einer nahezu konstanten Bevölkerungszahl von knapp 400 Einwohnern. Erst ab etwa 1960 wurden im Sog der nahen Stadt und der benachbarten Gemeinde Regensdorf auch in Dällikon zahlreiche Häuser gebaut. Die Bevölkerungszahl verdreifachte sich von 1960 bis 1970 und stieg von 410 auf 1316 Personen an. Die Zeitspanne von 1970 bis 1980 war, unterbrochen von einer kurzen Stagnation im Jahre 1974, von einer weiteren Zunahme der Bevölkerung gekennzeichnet. Die Einwohnerzahl stieg auf fast das Doppelte an und erreichte im Dezember 1980 einen Stand von 2426 Personen. Die Bevölkerungszunahme dieser zehn Jahre von 1110 Personen resultierte aus dem Geburtenüberschuß von 264 und dem Wanderungsgewinn von 846 Personen. In den Jahren 1981 bis 1983 hat sich der Anstieg deutlich verlangsamt (Abb. 2). Ende 1983 erreichte die Gemeinde mit etwas über 2500 Personen den bisher höchsten Stand.

Abb. 2 Die Bevölkerungszunahme der Gemeinde Dällikon 1973–1983 nach Wanderungssaldo und Geburtenüberschuß.



Quelle: Angaben des Statistischen Amtes des Kantons Zürich und der Gemeindekanzlei Dällikon

Abb. 3 Dällikon im Jahre 1977. Im Hintergrund Regensdorf und Zürich-Affoltern (SWISSAIRFOTO).

4. Die Organisation der Umfrage

Mit einer schriftlichen Befragung wurden im April 1983 erwerbstätige Personen und Studenten erfaßt, bei welchen Arbeits- oder Ausbildungsstandort und Wohnstandort nicht identisch waren. Dabei wurden sie über ihre Fahrt zur Arbeit und ihren letzten Wohnsitzwechsel (sofern dieser innerhalb der letzten 3 Jahre stattgefunden hatte) befragt. Mit der Erlaubnis des Gemeinderates konnten in der Gemeindekanzlei die notwendigen Adressen entnommen werden[1]. Bei den in Dällikon wohnhaften Personen wurde mit einer systematischen Wahrscheinlichkeitsauswahl eine 10%-Stichprobe gezogen, während bei den Wegzügern, welche Dällikon zwischen September 1982 und März 1983 verlassen hatten, eine Vollerhebung durchgeführt wurde.
Insgesamt wurden 154 Fragebogen verschickt oder persönlich an in Dällikon wohnhafte Personen abgegeben. Die Personen, welche den Fragebogen persönlich erhielten, zeigten sich an den Problemen der Mobilität meist sehr interessiert. Daraus resultierte eine Rücklaufquote von über 75%, während sie bei den versandten Bogen rund 50% erreichte. Die gesamthafte Rücklaufquote von 61% kann als sehr gut bewertet werden, wenn man berücksichtigt, daß die Befragten insgesamt 40 Fragen zu beantworten hatten.

5. Die Wohnstandort-Mobilität

5.1 Herkunfts- und Wegzugsgebiete

Die Wohnsitz-Verlagerungen fanden zum größten Teil intrasuburban statt. Von den befragten Zuzügern hatten rund 60% ihre frühere Wohnung im suburbanen Bereich, eingeschlossen die 11% Umzüger innerhalb der Gemeinde. Etwas über 20% der zugezogenen Erwerbstätigen hatten ihren früheren Wohnsitz in der Stadt Zürich, fast gleichviel in der übrigen Schweiz.
Von allen im Zeitraum September 1982 bis März 1983 aus Dällikon weggezogenen Personen wählten über 60% ihren neuen Wohnsitz in einer suburbanen Gemeinde der Agglomeration Zürich, etwa 8% in der Stadt Zürich. Für die übrige Schweiz beträgt der Anteil über 30%. Diese Verlagerungen wurden aber nicht weiter untersucht.

5.2 Mietverhältnisse, Wohnkosten und Auswahl an Wohnungen

Von den 66 in Dällikon wohnhaften Erwerbstätigen, welche einen Fragebogen zurückgeschickt hatten, konnten insgesamt 46 Personen über ihren letzten Wohnungswechsel befragt werden. Von diesen 46 Zuzügern wohnten deren 14 vorher bei den Eltern. 48% lebten vor dem Wohnsitzwechsel in einer Wohnung mit 3 oder mehr Zimmern, während in Dällikon dieser Anteil nun 80% beträgt (die Hausbesitzer inbegriffen). Bei den weggezogenen Erwerbstätigen erhöhte sich dieser Anteil nur geringfügig und stieg von 68% in Dällikon auf 75% am neuen Wohnstandort. Die Mietverhältnisse haben sich bei den Zuzügern stärker verändert als bei den Wegzügern, wie Tab. 1 zeigt. Generell ist dabei eine soziale Besserstellung erfolgt.

Tab. 1 Mietverhältnisse am früheren und jetzigen Wohnstandort am Beispiel Dällikon

Mietverhältnis	Zuzüger (100% = 46)		Wegzüger (100% = 28)	
	1	2	3	4
Mieter	65%	76%	82%	82%
Genossenschafter	5%	2%	–	4%
Untermieter	30%	7%	18%	7%
Eigentümer	–	15%	–	7%

1 Früherer Wohnstandort
2 Jetziger Wohnstandort (= Dällikon)
3 Früherer Wohnstandort (= Dällikon)
4 Jetziger Wohnstandort

Quelle: Eigene Erhebung 1983

Die Wohnkosten sind durch den Wohnungswechsel für die meisten der befragten Personen gestiegen. Bei den Zuzügern nach Dällikon bezahlten 93% für ihre Miete (oder ihren Miet-Anteil) am alten Wohnstandort noch unter Fr. 1000.–, in Dällikon waren es nur noch 60%. Somit bezahlten 40% mehr als 1000 Franken monatlich für die Wohnung. Von den Wegzügern bezahlten am alten Wohnort in Dällikon nur 18%, am neuen Wohnort hingegen 32% über 1000 Franken.
Von allen befragten Zu- und Wegzügern gaben 55% an, mehr als eine Wohnung (oder ein Haus) zur Auswahl gehabt zu haben[2]. Rund ein Drittel oder 23 Personen hatten nur eine einzige Wohnung zur Auswahl, aber nur 4 Personen mußten diese Wohnung nehmen, weil sie nichts anderes fanden. Die übrigen Personen gaben an, daß sie diese eine Wohnung ganz gerne genommen hatten.

5.3 Gründe der Wohnstandort-Verlagerung

Bei den Zuzügern nach Dällikon treten mit rund 45% die familiären und persönlichen Gründe deutlicher hervor als bei den Wegzügern (s. Tab. 2). Bei diesen dominieren die Gründe, welche die Wohnung oder das Wohnumfeld betreffen. Nebst der größenmäßig unpassenden Wohnung sind es die schlechte Bauqualität, aber auch die ungenügenden Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Direkte Zwangsgründe treten deutlicher hervor als bei den Zuzügern. Rund 11% der Zuzüger gaben als Hauptgrund für den Wohnungswechsel den Wunsch nach einem eigenen Haus an. Wie bei den Wegzügern stellt auch hier die

Tab. 2 Wichtigster Grund für den Wohnungswechsel am Beispiel von Dällikon

Art des Grundes	Zuzüger nach Dällikon	Wegzüger aus Dällikon
1) Familiär/persönlich		
– Loslösung von den Eltern (selbständig werden)	17,4%	3,6%
– Heirat oder baldige Heirat	13,0%	10,7%
– Scheidung, Trennung oder Wegzug des Wohnpartners	4,3%	10,7%
– Vergrößerung oder Verkleinerung der Familie	2,2%	7,1%
– Wechsel des Berufes oder der Arbeitsstelle	8,8%	–
2) Wohnung/Wohnumfeld		
– In der Größe unpassende Wohnung	15,2%	17,9%
– Zu hohe Miete	2,2%	7,1%
– Schlechte Bauqualität (z. B. Feuchtigkeit)	–	10,7%
– Schlechte Nachbarschaft/schlechtes Quartier	8,8%	–
– Schlechte Einkaufsmöglichkeiten	–	3,6%
– Schlechte öffentliche Verkehrsverbindungen	–	7,1%
– Zu langer Arbeitsweg	4,3%	3,6%
3) Zwang		
– Kündigung durch Vermieter	4,3%	10,7%
– Abbruch oder Umbau des Hauses	–	3,6%
4) Diverse		
– Bau oder Kauf eines eigenen Hauses	10,8%	–
– Befristeter Aufenthalt	2,2%	3,6%
– Andere Gründe	6,5%	–

Quelle: Eigene Erhebung 1983

in der Größe unpassende Wohnung einen wichtigen Umzugsgrund dar. Der Wechsel des Berufes oder der Arbeitsstelle wird von keinem der Wegzüger als Umzugsgrund genannt. Dies erstaunt nicht, da ja nur Wegzüger mit neuem Wohnort im Großraum Zürich befragt wurden.

5.4 Umzugsverhältnisse und jetzige Haushaltstypen

Tab. 3 gibt einen Überblick über die Haushaltstypen von Zu- und Wegzügern und ihre Umzugsverhältnisse. Diese beziehen sich auf den Zeitpunkt des Wohnungswechsels (bei Zuzügern zwischen 1980 und März 1983, bei Wegzügern zwischen Sept. 1982 und März 1983), jene auf den Zeitpunkt der Umfrage (April 1983). Daraus ergeben sich zwischen Zu- und Wegzügern bei der Familiengröße Unterschiede: Bei den Zuzügern, welche im Familienverband wanderten, lebten zum Zeitpunkt der Umfrage in der Mehrheit der Haushalte Familien mit zwei oder mehr Kindern, bei den Wegzügern waren es in der Mehrzahl Familien mit einem Kind. Bezüglich der Umzugsverhältnisse zeigen sich bei Zu- und Wegzügern keine Unterschiede.

Tab. 3 Umzugsverhältnisse und jetziger Haushaltstypus

Umzugsverhältnisse	Zuzüger							Wegzüger						
	Jetziger Haushaltstypus						Total	Jetziger Haushaltstypus						Total
	A	B	C	D	E	F		A	B	C	D	E	F	
Allein	8					1	20%	5	1					21%
Mit Wohnpartner(in)		14	2			1	37%		7	1			3	36%
Mit Familie			3	6	11		43%			1	9	1		43%

Haushaltstypen:
A 1-Personen-Haushalt
B 2-Personen-Haushalt ohne verwandtschaftliche Bindungen (inkl. Konkubinat)
C Ehepaar ohne Kinder
D Ehepaar mit 1 Kind
E Ehepaar mit 2 oder mehr Kindern
F Andere Haushalte

Quelle: Eigene Erhebung 1983

6. Die Pendlermobilität

6.1 Arbeitsorte der erwerbstätigen Dälliker Bevölkerung

Die Verflechtung mit der Stadt Zürich ist bei der Pendlermobilität erheblich größer als bei der Wohnstandort-Mobilität. Von den rund 1300 Erwerbstätigen (inkl. der Studierenden) arbeiten knapp 500 in Zürich (38%), rund 260 in Dällikon selber und ebensoviele in Regensdorf (je 20%). In der Nachbargemeinde Buchs arbeiten über 70 Personen (6%), während Kloten (2%), die Städte im Limmattal (Schlieren bis Baden; zusammen 3,5%) und Otelfingen (knapp 2%) geringe Bedeutung haben.
Personen, bei denen Arbeitsstandort und Wohnung zusammenfallen (z. B. Landwirte, Ärzte usw.), wurden nicht in die Untersuchung einbezogen. Die in der Wohngemeinde Dällikon arbeitenden Personen sind deshalb in der Umfrage nur mit rund 5% vertreten, während der Anteil der in Zürich arbeitenden Personen bei fast 47% liegt. Auch die Prozentanteile der übrigen Arbeitsorte fallen deshalb in der Umfrage etwas höher aus als in Wirklichkeit.
Die Frage, in welcher Form dieses Verkehrsaufkommen bewältigt wird, soll in den folgenden Kapiteln dargelegt werden.

6.2 Benutzte Verkehrsmittel

Für die Fahrt zur Arbeit benutzen drei Viertel aller befragten Personen das Auto als Selbstfahrer (Tab. 4). Die öffentlichen Verkehrsmittel werden nur von 4 Personen (= 6%) benutzt, während 3 Personen sowohl das Auto als auch die öffentlichen Verkehrsmittel benützen (Park + Ride).

Tab. 4 Die von Dälliker Erwerbstätigen für den Arbeitsweg gewählten Verkehrsmittel

Verkehrsmittel	Arbeitsorte			Total (%)
	Zürich	Regensdorf	Andere	
Fahrrad oder Motorfahrrad	1	2		4,6
Motorrad	2	1		4,6
Auto (Selbstfahrer)	23	10	17	76,9
Auto (Mitfahrer)	1	1		3,1
Öffentliche Verkehrsmittel	1	1	2	6,2
Park + Ride	3			4,6
Total	31	15	19	100,0

Quelle: Eigene Erhebung 1983

6.3 Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Verbindungsqualität des öffentlichen Verkehrs sowohl zur Stadt Zürich als auch nach Regensdorf muß als ungenügend bis schlecht eingestuft werden, und dies sowohl bezüglich der Frequenzen als auch hinsichtlich des Zeitaufwandes (s. dazu BERGMAIER, 1983). Die SBB-Bahnstation Buchs-Dällikon liegt rund 1,5 km vom Dorfzentrum entfernt; die Fahrzeit für die 16 Bahnkilometer zum Hauptbahnhof Zürich beträgt (mit Umsteigen in Oerlikon) 31 Minuten. Nimmt man statt der Bahn den Regionalbus der Verkehrsbetriebe Furttal (VBRF) und anschließend das städtische Tram in Anspruch, so muß für die Fahrt in die City fast eine Stunde eingesetzt werden. Beim Bus läßt die Frequenz zu wünschen übrig, zudem ist die Streckenführung nicht optimal, da auf der Fahrt nach Zürich jeweils noch mehrere Haltestellen in Regensdorf bedient werden.
Ab Juni 1984 soll das Bussystem im Furttal völlig neu konzipiert werden. Geplant sind u. a. eine direktere Linienführung und die Einführung eines 30-Minuten-Taktes nach Regensdorf, Zürich-Affoltern und Zürich-Höngg. Dies würde für Dällikon eine gewichtige Verbesserung bringen.

6.4 Individuelle Motorisierung

Aufgrund der ungenügenden öffentlichen Verkehrsverbindungen ist der Grad der individuellen Motorisierung bei den befragten Personen erwartungsgemäß hoch. Nur 2 von 64 Personen gaben an, in ihrem Haushalt über kein Auto zu verfügen. 21 Haushalte verfügen über ein, 40 Haushalte (= 62%) über 2 Autos und ein Haushalt über 4 Autos.

6.5 Begründung für die Wahl des Verkehrsmittels

Schlechte Verbindungen mit Bahn und Bus und daher ein erheblicher Zeitgewinn bei der Fahrt mit einem individuellen Verkehrsmittel sind für mehr als die Hälfte der Befragten der wichtigste Grund, um mit Auto oder Motorrad zur Arbeit zu fahren (Tab. 5). Die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln dauert im Extremfall viermal länger, nämlich durchschnittlich 20 statt 5 Minuten für eine Fahrt in die benachbarte Gemeinde Regensdorf. Für die Fahrt in die Stadt Zürich wurden mit dem Auto im Durchschnitt 25 Minuten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln 65 Minuten angegeben. Bei den anderen Arbeitsorten (Dielsdorf, Flughafen, Baden usw.) ist der Zeitgewinn mit dem Auto naturgemäß größer als bei der Fahrt in die Stadt Zürich. Als durchschnittliche Fahrzeit mit dem Auto wurden 18 Minuten gegenüber 70 Minuten mit Bahn oder Bus ermittelt[3].

Tab. 5 Hauptgrund, um mit dem Auto oder Motorrad von Dällikon aus zur Arbeit zu fahren

Gründe	Arbeitsort	
	Zürich	Andere
Unregelmäßige Arbeitszeit	4	3
Arbeitsplatz ist ohne Auto nicht oder nur sehr schlecht erreichbar	1	7
Schlechte Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln	11	9
Firmenparkplatz ist vorhanden	3	1
Zeitgewinn mit dem Auto	6	3
Andere Gründe	3	4

Quelle: Eigene Erhebung 1983

Abb. 4 VBRF-Bus am Dorfplatz. Der Regionalbus ist mit dem gegenwärtigen Fahrplan für Pendler unattraktiv (Foto J. M. Troxler).

6.6 Beurteilung des Arbeitsweges

Wurde in den vorangehenden Abschnitten die Pendlermobilität vor allem bezüglich der benutzten Verkehrsmittel und deren Begründung dargestellt, so steht in diesem Kapitel die individuelle Beurteilung des Arbeitsweges im Vordergrund. Es hat sich gezeigt, daß die große Mehrheit den jetzigen Weg zur Arbeit als akzeptabel hinnimmt (s. Tab. 6). 41% der Befragten finden allerdings, der Weg sollte nicht länger sein als jetzt, während 10% der Meinung sind, der Arbeitsweg dürfte noch länger sein, falls man dafür eine bessere Stelle oder Wohnung findet. Ein gewichtiger Teil der Befragten, fast 35%, wohnt seiner Meinung nach schon nahe oder ziemlich nahe beim Arbeitsplatz. Nur sechs der befragten Personen (= 9%) sähen es lieber, wenn der Arbeitsweg kürzer wäre. Um dies zu realisieren, müßte unter Beibehaltung der gleichen Arbeitsstelle ein Wohnungswechsel vorgenommen werden. Nur eine Person gibt aber an, daß sie bald umziehen wird. Hausbesitz, das Wohnen bei den Eltern, die ideale Wohnlage für den Ehe- oder Wohnpartner und die teureren Wohnungen in Zürich werden als Gründe genannt, warum dieser Wunsch nicht verwirklicht werden kann.

Anmerkungen

[1] Ich danke dem Gemeinderat Dällikon für seine Bewilligung zur Einsichtnahme in die Einwohnerkontrolle.

[2] Rund 80% dieser Personen schränken diese Aussage jedoch ein, indem sie angeben, dass die meisten Wohnungen (oder Häuser) nicht in Frage kamen (schlechte Lage, zu teuer usw.) oder dass noch andere Interessenten da waren.

[3] Die ermittelten Fahrzeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln stammen überwiegend von Personen, welche mit dem Auto zur Arbeit fahren, da sämtliche erwerbstätige Personen sowohl bezüglich des zeitlichen Aufwandes mit dem Auto als auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln befragt wurden. Rund ein Viertel der Autofahrer machte zum Zeitaufwand mit Bahn oder Bus keine Angaben.

Tab. 6 Die Beurteilung des Arbeitsweges in Abhängigkeit von der Distanz zum Arbeitsplatz

Antwort auf die Frage: «Möchten Sie lieber näher bei Ihrem Arbeitsplatz wohnen, damit der Arbeitsweg kürzer wird?»	Distanz zum Arbeitsplatz in Autokilometern					Total (%)
	bis 5	6–10	11–15	16–20	über 21	
Ich wohne schon nahe oder ziemlich nahe beim Arbeitsplatz	16	3	4			34,8
Ja, es wäre mir lieber, wenn der Arbeitsweg kürzer wäre			3	1	2	9,1
Nein, aber länger als jetzt sollte der Arbeitsweg nicht sein	1	8	12	6		41,0
Nein, der Arbeitsweg dürfte sogar noch etwas länger sein		1	4	1		10,6
Andere Antwort	1	1	1			4,5
Total	18	13	24	8	2	100,0

Quelle: Eigene Erhebung 1983

7. Zusammenfassung

Die Befragung mobiler Personen in einer mit öffentlichen Verkehrsmitteln ungenügend erschlossenen, wachstumsintensiven Gemeinde im suburbanen Raum hatte zum Ziel, sowohl die Mobilität des Wohnstandortes als auch diejenige der Pendler hinsichtlich Richtung, Motivation und Strukturen zu untersuchen.

Das Wohnstandortverhalten dieser Personen kann mittels eines bestimmten Verhältnisses zwischen absolutem Zwang und völliger Freiwilligkeit erklärt werden. Bei den Wegzügern aus Dällikon konnte ein höherer Grad an externen Zwängen (Kündigung, zu hohe Miete, schlechte Bauqualität der Wohnung usw.) als bei den Zuzügern festgestellt werden. Bei diesen überwiegen die Gründe, die familiären oder persönlichen Charakter haben, vor allem der Auszug aus dem Elternhaus oder die Verheiratung. Daraus kann gefolgert werden, daß von wohnsitzmobilen Personen Dällikon vor allem während der ersten Phase der Familiengründung oder des gemeinsamen Zusammenlebens als Wohnort gewählt wird.

Der Anteil der zugezogenen Personen mit früherem Wohnsitz in Zürich entspricht mit über 20% etwa der von BOUSTEDT (1980) in München festgestellten Zahl, während die von der Peripherie zum Zentrum hinzielende Richtung relativ unbedeutend ist: Nur 8% aller weggezogenen Personen nahmen in der Stadt Zürich Wohnsitz. Der größte Teil der Wohnsitzverlagerungen fand innerhalb der suburbanen Gemeinden der Agglomeration Zürich statt.

Die Situation der Pendlermobilität widerspiegelt klar die ungünstigen Verhältnisse bei den Verkehrsverbindungen zu den Arbeitsorten. Wenn von 62 befragten Personen nur gerade 7 die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, die restlichen Pendler also mit Auto oder Motorrad an ihre Arbeitsstelle fahren, wäre es an der Zeit, alternative Verkehrskonzepte zu erarbeiten und notwendige Verbesserungen vorzunehmen. Für mehr als ein Drittel der befragten Pendler sind nämlich die schlechten Verbindungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln der Hauptgrund, um mit Auto oder Motorrad zum Arbeitsplatz zu fahren. Das neue Buskonzept, welches ab Juni 1984 eingeführt werden soll, wird zeigen, ob ein Teil der Pendler bereit ist, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Summary

This article concerns the residential and commuter mobility in Dällikon, a growing surburban village that lies some ten kilometers northwest of Zurich. The post-1960 population dispersal into the metropolitan fringe and rural areas and the population decrease in Zurich are first described. An increase in the number of inhabitants in Dällikon from 410 in 1960 to more than 2500 in 1983 formed the basis of our present inquiry into the working population of the village by means of a questionnaire.

Most of the household movements are intrasuburban. Only 8 percent moved to Zurich, but more than 20 percent moved out of it. Involved in these movements are «one-person-households» (20 percent), young unmarried individuals mostly living in concubinage (37 percent) and families with or without children (43 percent). Their movement to Dällikon ist motivated by family or personal reasons. Otherwise people simply look for a more spacious flat or an individual house. People who moved out of Dällikon were either dissatisfied with their housing or the infrastructure of the village or given notice to vacate their flat.

Looking at the commuters, an insufficient public transport system between Dällikon and their working places leads to a nearly total dependence on automobiles. 33 percent of the questioned have one car per household, 62 percent even two. Only 6 percent of all the daily trips to work are done by public transport, while 5 percent use the «Park and Ride» system.

The need to develop and improve the public transport is thus an urgent problem.

Literatur

BERGMAIER, R. M. (1983): Qualität der öffentlichen Verkehrserschliessung im Kanton Zürich. Diss. Universität Zürich.

BOUSTEDT, O. (1978): Überlegungen zur planerischen Beeinflussung der Suburbanisierung. In: Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 125, Hannover, S. 15–33.

BOUSTEDT, O. (1980): Haushaltbezogene Auswertung der Wanderungen im suburbanen Raum. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Arbeitsmaterial Nr. 31, Hannover.

FRIEDRICHS, J. (1975): Soziologische Aspekte der Bevölkerungs-Suburbanisierung. In: Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Forschungs- und Sitzungsberichte, Bd. 102, Hannover, S. 39–80.

GATZWEILER, H. P., SCHLIEBE, K. (1982): Suburbanisierung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen – Stillstand? In: Informationen zur Raumentwicklung, Heft 11/12, Bonn, S. 883–913.

IBLHER, P. (1981): Der Bevölkerungsverlust der Städte. In: DISP Nr. 63. Dokumente und Informationen zur Schweizerischen Orts-, Regional- und Landesplanung, Zürich, S. 11–25.

KREIBICH, V. (1979): Zum Zwangscharakter räumlicher Mobilität. In: Urbs et Regio, Sonderband Nr. 13, S. 153–210.

MEILI, R. (1982): Zürich könnte ebenso «verarmen» wie New York. In: Tages-Anzeiger Magazin (TAM) Nr. 49, S. 16–22.

O'CONNOR, K. (1980): The analysis of journey to work patterns in human geography, In: Process in Human Geography, Vol. 4, No. 4, S. 475–499.

WEBER, P. (1982): Geographische Mobilitätsforschung. Darmstadt.