

AXHAUSEN, KAY W. / KILLER, VERONIKA

**DIE RÄUMLICHE ERREICHBARKEIT UND DIE VERÄNDERUNG DER
PENDLERBEWEGUNGEN IN DEUTSCHLAND UND DER SCHWEIZ ZWISCHEN 1970
UND 2005. BEWIRKT DIE POST-SUBURBANISIERUNG EINE REDUKTION DER
REISEZEITEN?**

Kay W. Axhausen / Veronika Killer, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT),
Zürich, axhausen@ivt.baug.ethz.ch / veronika.killer@ivt.baug.ethz.ch

**AD-HOC-GRUPPE 6: ERWERBSTÄTIGKEIT UND RÄUMLICHE MOBILITÄT. ZUR
ETABLIERUNG EINES NEUEN FORSCHUNGSFELDES IN DER SOZIOLOGIE**

Das Projekt untersucht in Zusammenarbeit mit der Universität Dortmund (Fakultät Raumplanung) die Pendlerbewegungen zwischen 1970 und 2005 in Deutschland und der Schweiz. Die Daten, um die Verkehrsflüsse beider Länder zu modellieren, sind ab 1970 erhältlich. Die Vergleichbarkeit benötigt eine zusätzliche Harmonisierung der Daten.

Die drei folgenden Hypothesen werden bearbeitet: a) Führt die Abspaltung der Agglomerationsgemeinden vom jeweiligen historischen Kerngebiet und ihre Eigenständigkeit zu abnehmenden Pendlerbewegungen? b) Die Kernzone ist mit einer hohen Anzahl Arbeitsplätze im Vergleich zur Wohnbevölkerung von hohen Pendlerzahlen gekennzeichnet. Kann ein ausgewogenes Verhältnis von Arbeitsplätzen zu Wohnbevölkerung das Pendlervolumen minimieren? c) Hat eine erhöhte Dichte an Verkehrsinfrastruktur und die verbesserte Erreichbarkeit eine Reduktion der Infrastrukturnachfrage und der Pendlerzunahme zur Folge?

Dazu werden in diesem Projekt die folgenden methodischen Herausforderungen angegangen: a) Eine Methode zur automatischen Identifizierung überlappender Einzugsbereiche wird erarbeitet. b) Neue Verfahren der Zuordnung des Verkehrsaufkommens zu Ziel- und Quellorten sollen die Erklärung des Transportvolumens mittels räumlicher Statistik ermöglichen. c) Die üblichen diskreten Entscheidungsmodelle müssen erweitert werden, um räumliche Korrelationen mit einbeziehen zu können.

Grundsätzlich sollen räumliche und regionale Unterschiede in der Schweiz und Deutschland aufgezeigt werden. Können die länderspezifischen Unterschiede anhand der Effektivität und der Regulierung der raumplanerischen Ziele erklärt werden? Die räumlichen und strukturellen Entwicklungen können unterschiedliche Raumplanungs- und Verkehrsplanungsstrategien aufzeigen.