In: Elisabeth Bäschlin und Hans Wiedemar (Hrsg.), 2017. Emmental.
Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern, Band 65: Seiten 211–226.
ISBN 978-3-9520124-6-8. © Author(s) 2017. CC Attribution 4.0 License

Pendeln im Emmental

Bevölkerung, Wirtschaft und Arbeitsmobilität 1950–2011

Naina Cavelti und Thomas Kohler

source: https://doi.org/10.7892/boris.112707 | downloaded: 26.4.2024

Einleitung

Mobilität ist in der Schweiz ein hochaktuelles und zunehmend brisantes Thema. Das zeigen die täglichen Staumeldungen im Radio ebenso wie die Diskussionen um die richtige Verkehrspolitik in Medien, Verwaltung und Politik. Die Positionen für eine Lösung sind kontrovers. Sie reichen von der Forderung nach einem weiteren Ausbau von Strasse und Bahn, bis hin zu intelligenten Dosiersystemen, zu «mobility pricing» – einer benutzungsbezogenen Abgabe für die Nutzung von Verkehrsinfrastruktur und Dienstleistungen (ASTRA 2016) – und zur Frage, wann und unter welchen Umständen Mobilität und Pendeln krank machen.

Der Grund für die Aktualität des Themas liegt in der massiven Zunahme der Mobilität, insbesondere der Auto-Mobilität, in den letzten Jahrzehnten: Zwischen 1950 und 2015 hat sich die Zahl der Personenwagen um das Dreissigfache auf rund 4,5 Millionen Fahrzeuge erhöht, während sich die Bevölkerungszahl nicht einmal verdoppelt hat. Dafür hat sich die Zahl der gefahrenen Kilometer auf den Autobahnen verdoppelt, und zwar in nur etwas mehr als zehn Jahren, zwischen 1990 und 2002. Mehr als verdoppelt haben sich weiter die Staustunden auf der Autobahn A1 (Bern–Zürich) zwischen 2003 und 2015. Überfüllte Züge zu den Hauptverkehrszeiten sind zur Regel geworden trotz grosszügigem Ausbau des Angebots. Anfang 2017 waren zu den Stosszeiten täglich über 600’000 Menschen mit der SBB unterwegs zu Arbeit, Schule und Studium.

Ein wesentlicher Treiber dieses massiven Verkehrsaufkommens ist die Arbeits- oder Berufsmobilität. Mittlerweile arbeiten über 70% der Erwerbstätigen in der Schweiz ausserhalb ihrer Wohngemeinde (BFS 2013a): Das sind täglich um

die drei Millionen Personen. Die meisten von ihnen pendeln mit Bahn, Bus oder Auto. Das Pendeln ist Ausdruck eines gesellschaftlichen Wandels, der es erlaubt, Arbeitsort und Wohnort zu optimieren. Arbeitswelt und Lebenswelt werden zunehmend räumlich getrennt. Ermöglicht hat dies die Massenmotorisierung seit den 1950er Jahren. Die Wissenschaft hat dafür den Begriff des 1950er Syndroms geprägt (Pfister 1995).

Der vorliegende Beitrag behandelt die Arbeitsmobilität im Emmental. Das Emmental gilt gemeinhin als eine periphere Region im Kanton Bern und wurde auch schon als stiller Raum bezeichnet, welcher an der wirtschaftlichen Dynamik nur am Rand beteiligt sei. Kann diese Aussenwahrnehmung aufgrund der Datenlage bestätigt werden? Dieser Frage geht der Beitrag im Folgenden am Beispiel von sechzehn Gemeinden entlang von Emme und Ilfis nach: Kirchberg, Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Heimiswil, Hasle b. B., Rüegsau, Lützelflüh, Rüderswil, Lauperswil, Signau, Langnau i. E., Eggiwil, Schangnau, Trubschachen und Trub. Um regionale Tendenzen und Dynamiken besser zu erfassen, wird statt eines Stichjahres die Entwicklung seit 1950 dargestellt.

Arbeitsmobilität wird durch die Bevölkerungsentwicklung, die Wirtschaftsstruktur sowie durch die Erreichbarkeit des Arbeitsortes beeinflusst. Diese drei Themen werden wir daher zuerst behandeln, bevor wir auf die Arbeits-

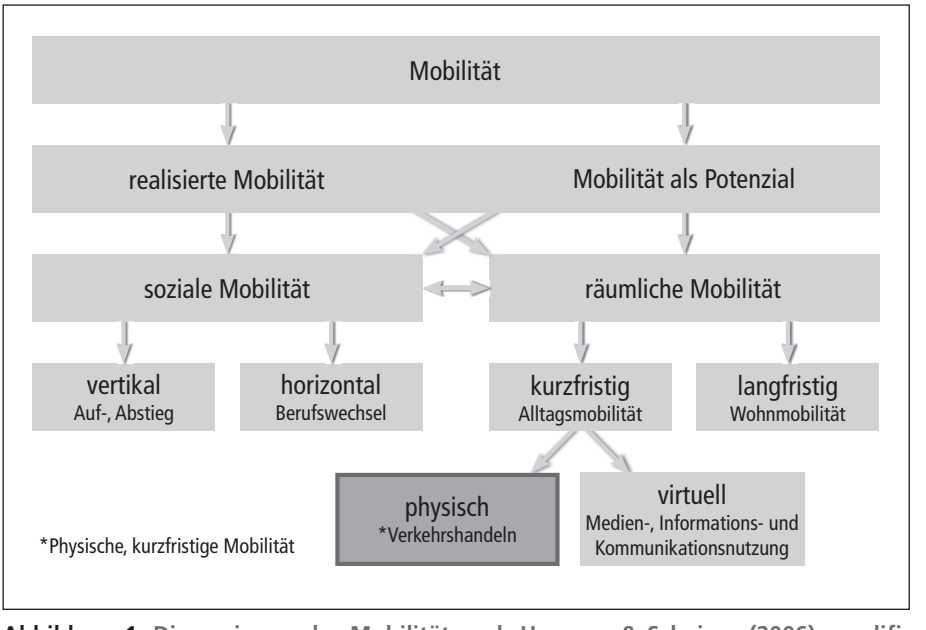

Abbildung 1: Dimensionen der Mobilität nach Hammer & Scheiner (2006), modifiziert durch Cavelti (2016). Dunkel unterlegt: Einordnung der Arbeitsmobilität (Pendeln), welche in diesem Beitrag thematisiert wird.

mobilität selber eingehen. Die Arbeitsmobilität ist Teil der räumlichen Mobilität. Die gesellschaftlich-soziale Dimension der Mobilität wird nicht behandelt (Abbildung 1). Die Arbeitsmobilität wird über den Begriff des Pendelns erfasst, wobei Pendeln bedeutet, dass Wohn- und Arbeitsort nicht in derselben Gemeinde liegen.

Bevölkerungsentwicklung

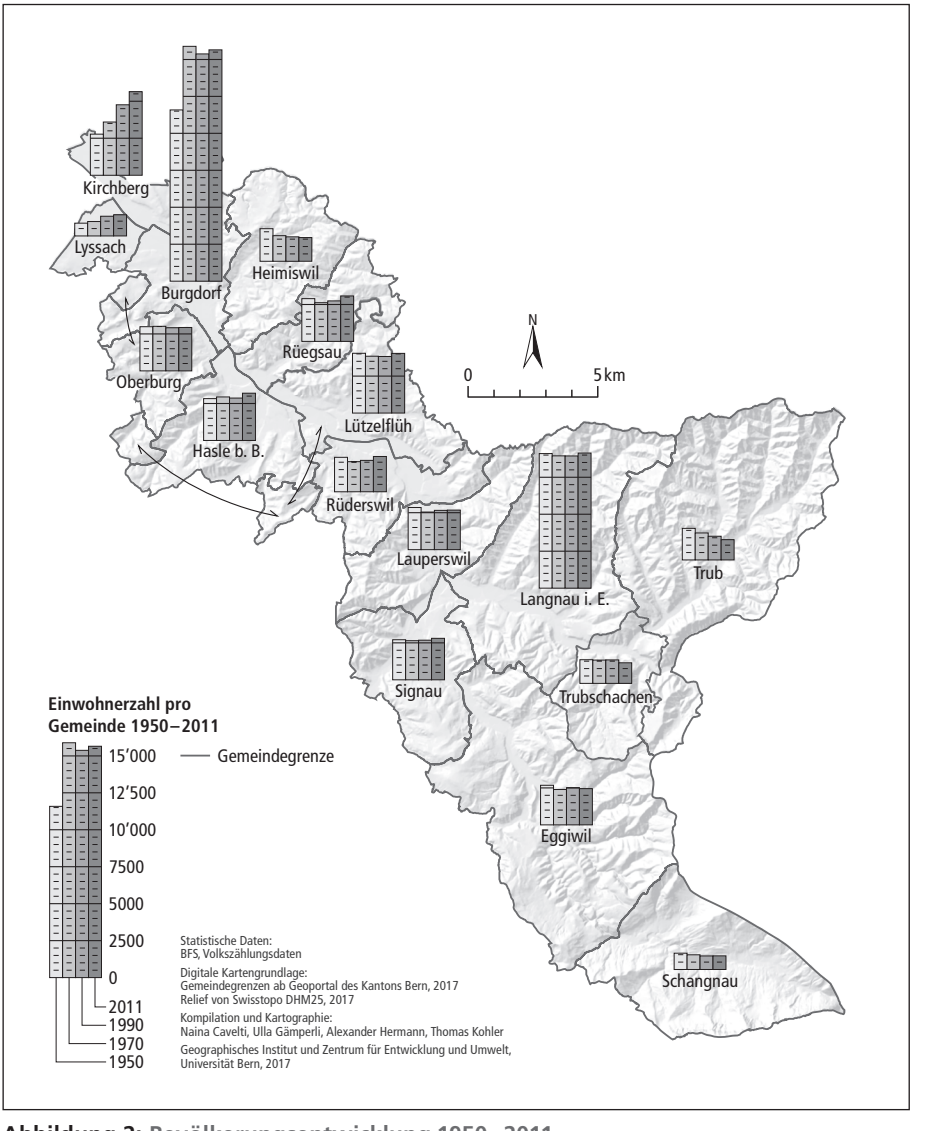

Abbildung 2: **Bevölkerungsentwicklung 1950–2011.**

In der Bevölkerungsverteilung und -entwicklung im Untersuchungsgebiet von 1950 bis 2011 (Abbildung 2) treten Burgdorf und Langnau deutlich als regionale Zentren hervor mit auffallend höheren Bevölkerungszahlen gegenüber den anderen Gemeinden. Gemeinden in Randlagen wie Trub oder Schangnau haben am wenigsten Einwohner. Nicht zuletzt durch das markantere Relief begründet, sind hier die Dörfer kleiner und die Streusiedlungen mit geringer Bevölkerungsdichte und -grösse treten somit stärker in Erscheinung. Die zeitliche Dynamik der Bevölkerungsentwicklung springt in der Karte weniger deutlich ins Auge. Der Statistik entnehmen wir, dass die Bevölkerung im Untersuchungsraum von 1950 bis 2011 von rund 55'000 auf rund 61'000 zugenommen hat. Das entspricht einem Wachstum von 11%. Dieser Wert liegt deutlich unter demjenigen des Kantons Bern (+35%) und der Schweiz insgesamt (+70%) in demselben Zeitraum.

Der durchschnittliche Zuwachs von 11% ist aber insofern irreführend, als dass sich regional und gemeindeweise grosse Unterschiede zeigen. Die vier Gemeinden im untersten Teil des Gebietes, vor allem Burgdorf, Kirchberg und Lyssach, zeigen ein ausgesprochen kräftiges Wachstum von insgesamt 49% zwischen 1950 und 2011. In Kirchberg allein betrug die Zunahme 103% – der Ort hat sich somit einwohnermässig verdoppelt – gefolgt von Lyssach (+66%) und Burgdorf (+35%). Auch Hasle b. B. wuchs leicht an (+13%). Die starke Zunahme in Lyssach und Kirchberg lässt sich durch die verkehrsgünstige Lage insbesondere seit dem 1965 erfolgten Anschluss an die Autobahn A1, durch die Nähe zur Agglomeration Bern und einer insgesamt wachstumsorientierten Gemeindepolitik erklären, welche vor allem in Kirchberg für die Einzonung grosser Flächen für Wohnbau, Industrie und Gewerbe sorgte. Die Topographie kam dieser Politik entgegen – Kirchberg, und auch Lyssach, gehören zwar verwaltungsmässig zum Emmental, geographisch dagegen zum Mittelland und weisen grosse ebene Areale auf, die sich für die Bebauung eignen. In Burgdorf konzentrierte sich das Bevölkerungswachstum auf den Zeitraum 1950 bis 1970, in dem grosse Blocküberbauungen entstanden. Zwischen 1970 und 1990 ging die Einwohnerzahl in der Gemeinde etwas zurück. Ab 1990 stieg sie wieder leicht an, erreicht aber im Jahr 2011 das Niveau von 1970 noch nicht wieder; in der Gemeinde erschöpft sich der Raum für eine weitere Expansion allmählich.

Dem starken Bevölkerungswachstum im unteren Teil steht die Entwicklung in den zwölf Gemeinden im mittleren und oberen Teil des Untersuchungsgebiets gegenüber. Sie verzeichnen über den gesamten Zeitraum in der Summe einen Bevölkerungsverlust von 4%. Auch dieser Mittelwert verschleiert lokale Unterschiede. Diese reichen von einer leichten Zunahme im mittleren Teil (maximal 6,3% in Rüegsau) bis zu Abnahmen im oberen Teil von 10% in Eggiwil und Schangnau, und gar 36% in Trub. Es fällt auf, dass die Bevölkerung in allen zwölf Gemeinden zwischen 1950 und 1970 abgenommen hat. Seit 1990 zeigt sich ein gegenläufiges Bild, da die meisten dieser Gemeinden ihre Einwohnerzahl stabilisieren konnten oder sogar eine leichte Bevölkerungszunahme aufweisen.

Zu letzteren gehört auch Langnau, das Zentrum des oberen Emmentals. Nach Angaben der Gemeindeverwaltung sind dafür die gut ausgebaute Infrastruktur und Grundversorgung, das relativ diversifizierte Arbeitsplatzangebot sowie das breite Angebot im Bereich Sport und Kultur und das rege Vereinsleben mitverantwortlich. Die Gemeinde stellt fest, dass die in den letzten Jahren gebauten neuen Wohnungen in der Regel schnell besetzt werden können.

Von diesem leichten Wachstumstrend der letzten Jahrzehnte ausgenommen sind die Gemeinden Trub, Trubschachen und Heimiswil. Sie verlieren weiterhin Einwohner; Trub und Heimiswil sogar stetig seit den 1950er Jahren. Die Entwicklung in Heimiswil erstaunt. Obzwar im Hügelland des Emmentals gelegen, liegt der Ort in unmittelbarer Nachbarschaft zu Burgdorf und böte aus dieser Sicht eine attraktive Wohnlage. Die Gemeinde verfolgt aber eine sehr zurückhaltende Entwicklungspolitik und hat daher nur sehr restriktiv neue Zonen fürs Wohnen ausgeschieden. Trub dagegen ist in seiner Entwicklung durch die Talendlage eingeschränkt. Nach Angaben der Gemeinde besteht der Wunsch, die Bevölkerungszahl zu halten und nach Möglichkeit künftig langsam zu erhöhen. Die Bevölkerung hat sich seit 2013 stabilisiert. Trub ist seit vielen Jahrzehnten eine Auswanderergemeinde. Das zeigt auch die Zahl der hier Heimatberechtigten. Diese beträgt über 50’000 Personen – die zweithöchste Zahl im Kanton Bern nach Langnau.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Bevölkerung im Untersuchungsraum in den 1950er und 1960er Jahren nur im unteren Teil zugenommen hat, wogegen das Wohnen in Randlagen in den letzten Jahrzehnten an Bedeutung zu gewinnen scheint. Diese Entwicklung ist für die gleichen Zeitperioden auch im Grossraum Bern zu beobachten (Ming 2016). Den Gründen für diese Trendwende kann hier nicht nachgegangen werden. Verfügbarkeit von Bauland und damit von Wohnraum, Miet- und Baukostenentwicklung, verbesserte Verkehrsanbindung, Fragen des Lebensstils – Wohnen im Grünen als Beispiel – sind mögliche Erklärungen. Insgesamt ist der Schluss zulässig, dass im Untersuchungsraum kein Rückzug der Bevölkerung aus der Fläche stattfindet, jedenfalls nicht auf Gemeindeebene. Wie es innerhalb der Gemeinden aussieht, insbesondere ausserhalb der Talachsen in den Hügelzonen mit den für das Emmental kennzeichnenden Streusiedlungen und Einzelhöfen, bleibt indessen eine offene Frage.

Wirtschaft und Beschäftigung

Die Entwicklung der Wirtschaft wird hier anhand der Beschäftigtenzahlen dargestellt. Diese sind für die Arbeitsmobilität die zentrale Grösse. Abbildung 3 stellt die Zahl der in den Gemeinden arbeitenden Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren von 1955 bis 2014 dar. Die Entwicklung ist deutlich dynamischer als der Bevölkerungszuwachs: Die Beschäftigtenzahl hat insgesamt um 53% zugenommen. Dabei sticht die Bedeutung und das Wachstum der regionalen

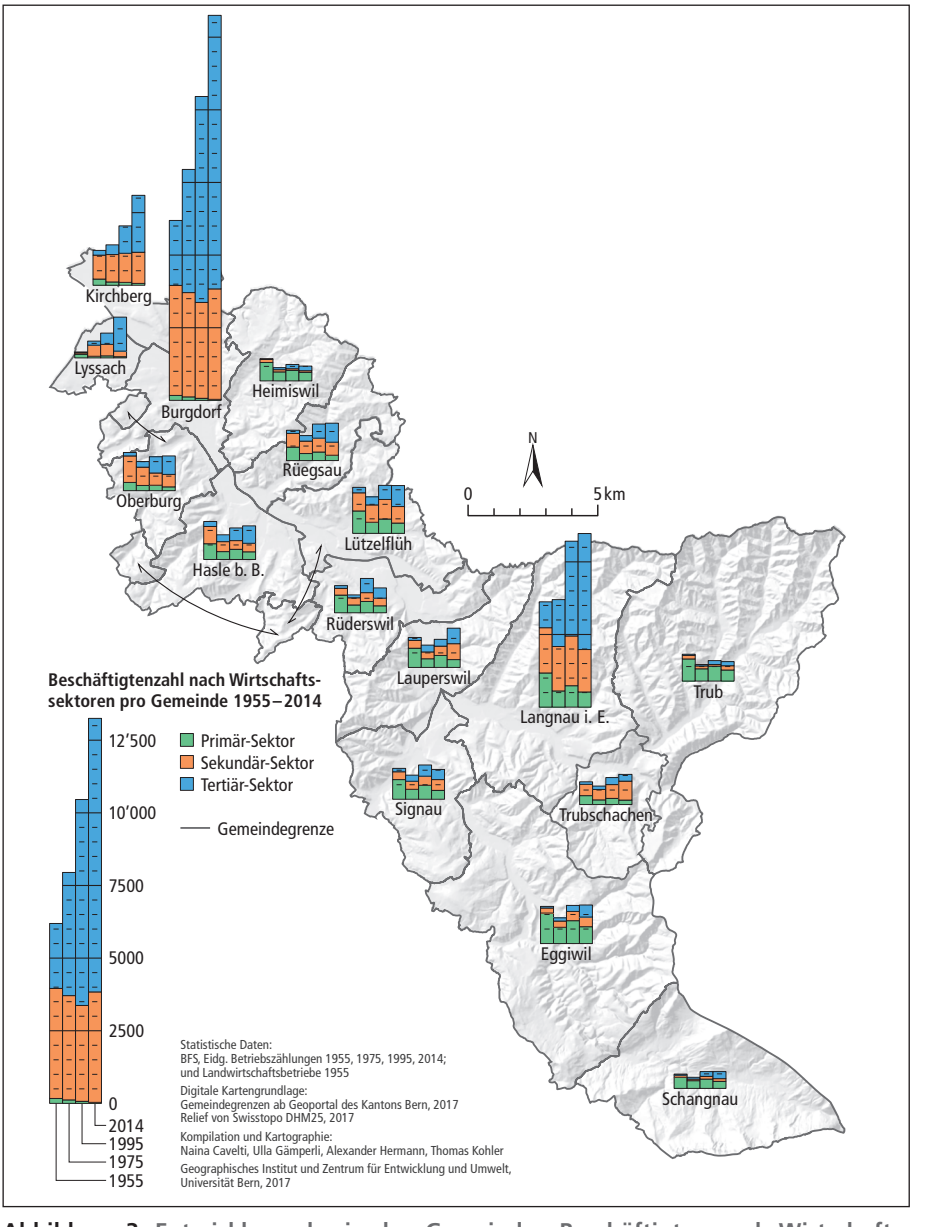

Abbildung 3: **Entwicklung der in den Gemeinden Beschäftigten nach Wirtschaftssektor 1955–2014.**

Zentren Burgdorf und Langnau als Arbeitsorte heraus. In diesen beiden Gemeinden zusammen arbeiteten 2014 mit 53% über die Hälfte der Beschäftigten des Untersuchungsgebietes, gegenüber von 41% im Jahr 1955. Damit zeigt sich in

dieser Zeitspanne auch ein gewisser räumlicher Konzentrationsprozess der Beschäftigung. Er ist ausschliesslich auf den Dienstleistungssektor zurückzuführen. Ebenfalls ein starkes Wachstum, aber bei geringerer Grösse, verzeichnen Lyssach und Kirchberg. Die anderen Gemeinden zeigen vergleichsweise geringe Veränderungen. In einigen landwirtschaftlich geprägten Gemeinden in Randlage haben die Beschäftigtenzahlen abgenommen. In Heimiswil und Trub war das infolge des Verlustes von Arbeitsplätzen in der Landwirtschaft. In Hasle und Oberburg kam ein starker Rückgang der Industriebeschäftigten hinzu.

Der Wandel der Wirtschaftsstruktur zeigt das bekannte Muster der zunehmenden Bedeutung von Dienstleistungen, wenn auch in geringerem Masse als in der Agglomeration Bern und in der Schweiz insgesamt. Der Dienstleistungssektor hat aber auch im Untersuchungsraum in allen Gemeinden zugelegt. Dafür hat die Landwirtschaft ihre beschäftigungsmässig dominante Rolle weitgehend verloren. 1955 war sie in zwölf der sechzehn Gemeinden der wichtigste Arbeitgeber, und zwar mit einem Beschäftigtenanteil zwischen 40% und 80%. 2014 hatte sie diese Rolle noch in vier Gemeinden inne: In Heimiswil, Trub, Eggiwil und Schangnau lagen die Beschäftigungsanteile der Landwirtschaft immer noch zwischen 40% und 60%. Im ganzen Untersuchungsraum sank die Beschäftigtenzahl in der Landwirtschaft zwischen 1955 und 2014 absolut um rund die Hälfte. Hatte der Sektor 1955 noch einen Anteil von 37% an den Beschäftigten, so lag dieser Wert 2014 bei 11%. Dieser ist immer noch deutlich über dem schweizerischen und kantonalen Durchschnitt (Bern 4%). Das Emmental bleibt zusammen mit dem Entlebuch und weiteren anschliessenden Regionen der Kantone Luzern und Bern unter den grössten zusammenhängenden ländlich-landwirtschaftlich geprägten Räumen der Schweiz.

Die Anzahl der Beschäftigten im tertiären Wirtschaftssektor (Dienstleistungen) hat in allen Gemeinden zugenommen, insgesamt auf fast 500%. Die Beschäftigtenzahl hat sich also seit 1955 verfünffacht. Bis in die 1970er Jahre verlief die Zunahme auf Kosten des primären Sektors (Landwirtschaft) und erst danach zu Lasten des sekundären Sektors (Industrie) (Bernegger 1988). Damit folgt das Emmental dem gesamtschweizerischen Trend, wenn auch in abgeschwächter Form, indem der Anteil des Dienstleistungssektors im Untersuchungsraum 2014 mit 59% tiefer liegt als im Landesdurchschnitt (72%). Im Emmental befindet sich der grösste Beschäftigungsanteil dieses Sektors im Gesundheits- und Sozialwesen sowie im Detailhandel (Hornung & Röthlisberger 2010), so auch im Untersuchungsraum. Die genannten Branchen stehen massgeblich hinter dem sehr grossen Zuwachs der Beschäftigtenzahlen in Burgdorf und Langnau, wo sich Standorte des Regionalspitals befinden sowie weitere soziale Einrichtungen wie Heimstätten und Stätten der Alterspflege. In Burgdorf kommen Fachhochschule und Gymnasium dazu. Beruht das Wachstum des Dienstleistungssektors in Burgdorf und Langnau vor allem auf deren traditioneller Rolle als regionale Zentren, so erklärt sich der Aufschwung in Lyssach und Kirchberg mit

der Verkehrslage. In Lyssach ist in Folge des Autobahnbaus A1 eine «Shopping Meile» entstanden, mit Grossbetrieben aus Dienstleistung und Logistik wie IKEA, einem weiteren Möbelmarkt, dem Media Markt, dem COOP-Center sowie einem Hotel. Lyssach hat mit 83% deswegen den höchsten Anteil an Tertiärbeschäftigten aller Gemeinden. Demgegenüber liegt der Anteil in Randgemeinden wie Trub, Schangnau, Eggiwil und Heimiswil zwischen tiefen 20% bis 30%.

Der industriell-gewerbliche Sektor hat im Emmental seit jeher eine grosse Bedeutung. Die meisten Betriebe sind kleine und mittlere Unternehmen, darunter solche, die weit über die Region hinaus aktiv und bekannt sind. Der Anteil Industriebeschäftigter ist zwischen 1955 und 2014 deutlich zurückgegangen, nämlich von 44% auf 29%. Damit liegt er heute noch leicht über dem schweizerischen Mittel (25%). Wie Abbildung 3 vermuten lässt, ist die absolute Zahl der Industriebeschäftigten praktisch gleichgeblieben. Der untere Teil des Untersuchungsgebiets um Burgdorf hat die höchsten Beschäftigungszahlen, auch wenn Orte wie Oberburg und Hasle b.B. an Beschäftigung verloren haben. Ihre Industrietradition – wie auch jene von Burgdorf – reicht in die Anfänge der Industrialisierung zurück; dabei war die Verfügbarkeit von Wasser (Gewerbekanäle) wichtig. Im Raum Burgdorf finden sich in einem breiten Branchenspektrum viele alteingesessene und neue Betriebe mit erheblicher Innovationskraft, wie etwa Aebi-Schmidt, Disetronic/Ypsomed oder Jenni Energietechnik – um nur einige wenige zu nennen. Ausserhalb der Region Burgdorf erscheint Langnau als Ort mit erheblicher Industrie (Emmi AG), sowie Trubschachen, wo die Industrie dank Firmen wie Kambly SA und Jakob AG Rope Systems dominiert. Erwähnt werden dürfte auch noch die Zaugg AG, die in Eggiwil Schneeräumungsgeräte und Schneefräsen (u.a. für Halfpipes) produziert.

Erreichbarkeit

Im Jahre 2010 wurden im Emmental pro Person täglich rund 40 km Weg zurückgelegt. Dies entspricht in etwa dem Schweizer Durchschnitt (BVE Bern 2012). Über den Modal Split, also die Aufteilung nach Verkehrsmitteln, können für den Untersuchungsraum keine Angaben gemacht werden, da Daten zum motorisierten Individualverkehr fehlen. Die folgende Darstellung beschränkt sich daher auf die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Abbildung 4 weist gemeindeweise aus, welche Anteile der Bevölkerung wie gut an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossen sind. Die Daten beziehen sich auf das Jahr 2014 und sind vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern (2015) übernommen worden. Das Amt definiert verschiedene Güteklassen der Erschliessung. Kriterien sind im Wesentlichen die Fahrplandichte und die Distanz zu Stationen und Haltestellen. Die Skala reicht von Güteklasse A (die beste) bis «Keine Güteklasse». Diese bedeutet nicht zwingend, dass keine öV-Erschliessung vorhanden ist, sondern dass das Angebot auf weniger als zehn Kurspaare pro Tag beschränkt ist, und/oder die Distanz zur Haltestelle zu gross ist. Im gesamten Untersuchungsraum ist

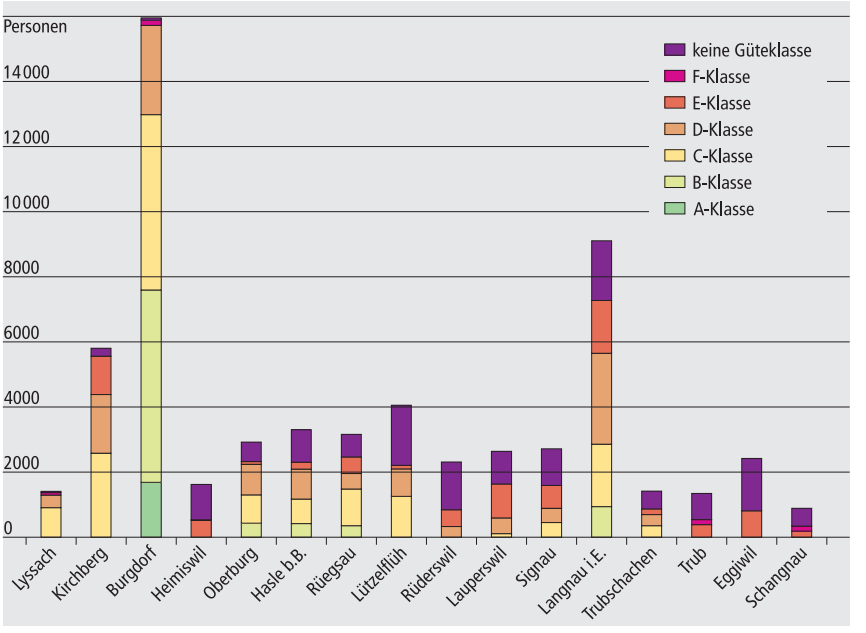

Abbildung 4: **Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr, Stichjahr 2014. (Daten: Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern, 2015)**

rund ein Viertel der Bevölkerung (24%) in der Kategorie «Keine Güteklasse», also vergleichsweise schlecht mit dem öV erschlossen. Das ist der höchste Wert aller Regionen des Kantons: Das Kantonsmittel liegt bei 15%. Vor allem in den Randgemeinden des oberen Emmentals, wo Streusiedlungen gegenüber Dörfern dominieren, liegt dieser Bevölkerungsanteil wesentlich höher. In Eggiwil, Trub und Schangnau, aber auch in Rüderswil und Heimiswil beträgt er über 60%.

Demgegenüber sind die Gemeinden im unteren und mittleren Teil des Untersuchungsraumes wesentlich besser bedient. Dies betrifft namentlich die Gemeinde Burgdorf, welche dank ihres Bahnknotens als einzige einen Bevölkerungsanteil im Bereich der höchsten Güteklasse A aufweist, des Weiteren Kirchberg und Lyssach, sowie Oberburg, Hasle b.B., Rüegsau und Lützelflüh. Auch Langnau ist als regionales Zentrum gut erschlossen. Alle diese Gemeinden verfügen über ein Siedlungszentrum in der Haupttalachse («Schachen») und über einen Eisenbahnanschluss. Sie haben erschliessungsmässig stark vom Angebotsausbau der Bahn in den letzten Jahrzehnten profitiert, insbesondere von der Einführung der S-Bahn: 1995 wurde die Linie Bern–Konolfingen–Langnau eröffnet, 1998 die Linie Bern–Burgdorf–Langnau, mit direkten Verbindungen in die Agglomeration Bern.

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilität

Die Erreichbarkeit ist von der Verkehrsinfrastruktur abhängig. Im 19. Jahrhundert wurde die Eisenbahninfrastruktur der Schweiz stark ausgebaut und die grössten Privatbahnen wurden verstaatlicht (Haefeli 2011). Der Strassenbau hingegen war bis in die 1950er Jahre Aufgabe der Kantone. 1960 entstand das «Bundesgesetz über die Nationalstrassen», welches die Autobahnen (= Nationalstrassen) dem Bund unterstellte. Seit den 1960er Jahren wurde auch vermehrt in die übrige Strasseninfrastruktur investiert. Das Strassennetz wurde in den 1970er Jahren um jährlich 160 Kilometer ausgebaut, in den 1980er Jahren gar um jährlich 960 Kilometer (Steinmetz & Keller 2003). Durch die hohen Investitionen verfügt die Schweiz heute über eine stark ausgebaute Verkehrsinfrastruktur – im Jahre 2011 bedeckten über 71'500 Strassen- und 5100 Schienenkilometer das Land. Diese Verkehrsinfrastruktur beansprucht fast einen Drittel der Siedlungsfläche (BFS 2013b).

Auch das Emmental profitierte vom Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, zunächst vom Eisenbahnbau im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts, später auch vom Strassenbau. So liegen Gemeinden wie Kirchberg und Lyssach an der Autobahn A1 (Anschluss 1965). Seit Mitte der 1980er Jahre erfolgt der Ausbau des Bahnangebots, die Einführung der S-Bahn erfolgte in den 1990er Jahren. Beides hat die Mobilität generell beflügelt. Im Jahre 2010 wurden im Emmental pro Person täglich rund 40 km Weg zurückgelegt, wovon 46,4% für Freizeitzwecke getätigt wurden. Von den 40 km wurden 23,9% mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, 64,5% mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Dies entspricht in etwa dem Schweizer Durchschnitt. So wurden 2010 auf nationaler Ebene um die 36,7 km pro Tag und Person zurückgelegt, davon 23,4% mit dem öV und 66,4% mit dem motorisierten Individualverkehr (BVE Bern 2012).

Arbeitsmobilität 1950 und 2011

Die Entwicklung der Arbeitsmobilität der einzelnen Gemeinden wird aus Gründen der Übersichtlichkeit nur für die Jahre 1950 und 2011 dargestellt, also für die gesamte betrachtete Zeitperiode. Abbildung 5 zeigt die relativen Zahlen, nämlich die Pendleranteile in Bezug auf die Erwerbstätigen in den Gemeinden. Unterhalb der Diagonallinie liegen Gemeinden, deren Wegpendleranteil höher ist als der Zupendleranteil; hier herrscht die Wohnfunktion vor. Oberhalb der Diagonallinie dominiert der Zupendleranteil, ein Indiz für das Vorherrschen der Arbeitsfunktion. Die Blasengrösse symbolisiert die Anzahl der in der Gemeinde arbeitenden Erwerbstätigen. Abbildung 6 zeigt die absoluten Zahlen, nämlich die Anzahl der PendlerInnen und der Erwerbstätigen pro Gemeinde.

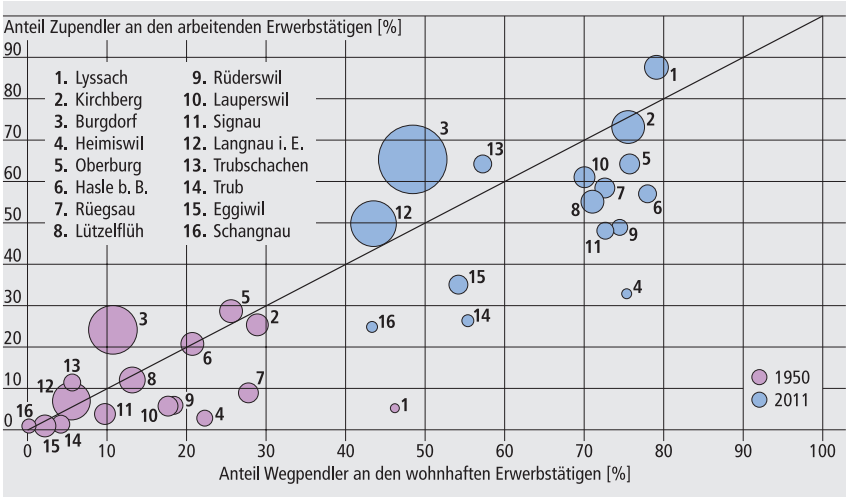

Abbildung 5: **Entwicklung der Arbeitsmobilität 1950 und 2011. (Daten: BFS)**

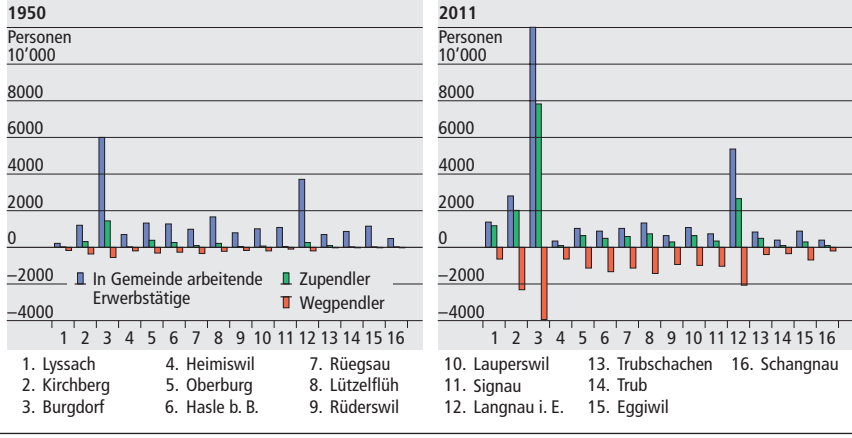

Abbildung 6: **Erwerbstätige, Zu- und Wegpendler 1950 und 2011. (Daten: BFS)**

Aus beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass sowohl der Anteil der Wegpendler als auch der Anteil der Zupendler markant zugenommen hat, und zwar in jeder Gemeinde. Von 1950 bis 2011 stieg die Zahl der Wegpendler von rund 3000 (14% der in den Gemeinden wohnhaften Erwerbstätigen) auf rund 19'000 (61%), die der Zupendler von 3000 (14% der in den Gemeinden arbeitenden Erwerbstätigen) auf 18'500 (60%). Insgesamt hat sich die Arbeitsmobilität gemessen an der Anzahl PendlerInnen versechsfacht.

1950 war der Anteil der PendlerInnen an den Erwerbstätigen in allen Gemeinden (mit Ausnahme von Lyssach) des Untersuchungsgebietes unter 30%, auch in den regionalen Zentren Burgdorf und Langnau. Zudem beschränkte sich die Pendlermobilität stark auf den unteren und mittleren Teil des Emmentals, wobei Burgdorf punkto Pendlerzahlen schon damals deutlich herausragte. Die Stadt glich mit ihrem hohen positiven Pendlersaldo die geringen negativen Saldi der anderen Gemeinden aus. Die Gemeinden im oberen Teil des Untersuchungsgebietes wiesen praktisch keine Pendlerbewegungen aus. Hier dominierte die Landwirtschaft und damit die räumliche Einheit von Wohnen und Arbeiten; der Lebensraum war zugleich der Wirtschaftraum. Trubschachen bildet die Ausnahme, da der Ort schon damals Zupendler aufwies wegen seiner industriellen Basis (Kambly SA, Jakob AG Rope Systems).

2011 hat sich die Pendlermobilität auf alle Gemeinden ausgedehnt. Das betrifft sowohl die Weg- als auch die Zupendleranteile; beide liegen zwischen 40% und 80% der Erwerbstätigen vor Ort. Geringere Werte verzeichneten nur Heimiswil, Eggiwil, Schangnau und Trub. Burgdorf hat seine dominierende Position bei den Pendlerzahlen stark ausgebaut und seinen positiven Saldo behalten. Dies im Gegensatz zu Nachbargemeinden wie Oberburg, Hasle, Rüegsau und Lützelflüh, deren Saldi sich relativ stark negativ entwickelt haben, am Beispiel von Lützelflüh etwa von –20 (1950) auf –700 (2011). In diesen Gemeinden im Haupttal der Emme hat die Wohnfunktion also zugenommen. Gemeinden wie Oberburg fördern diese Entwicklung aktiv durch eine Wohnbaupolitik für Junge und Familien. Gründe für die Wohnattraktivität sind die Nähe zu Burgdorf mit seinem Angebot an Arbeitsplätzen, Dienstleistungen, Freizeitaktivitäten und Kultur, die Nähe zur Agglomeration Bern sowie die gute Erschliessung mit Strasse und Bahn. Auch Langnau tritt gegenüber 1950 wesentlich deutlicher als Zu- und Wegpendlerort in Erscheinung. Trubschachen hat seinen positiven Pendlersaldo ebenfalls erhöht. In den Randgemeinden sind die Pendlersaldi dagegen negativ, wobei Zu- und Wegpendlerzahlen deutlich tiefer liegen als im unteren Teil des Emmentals. Als Beispiel sei Schangnau aufgeführt. Hier liessen sich die PendlerInnen 1950 an einer Hand abzählen; 2011 dagegen gab es auch in dieser Gemeinde am oberen Abschluss des Emmentals rund 200 Weg- und 90 Zupendler.

Die Gemeinde Lyssach bildet einen Sonderfall innerhalb des Untersuchungsgebietes. Sie hat sich von einer ausgesprochenen Wohngemeinde in den 1950er Jahren mit einem sehr hohen Anteil an Wegpendlern von 46% (bei 5% Zupendlern) zu einem Ort mit ausserordentlich hoher Pendlerintensität entwickelt, wobei der Anteil an Zupendlern (88%) mittlerweile grösser ist als der Anteil an Wegpendlern (79%). Diese enorme Steigerung hängt mit dem Bau der Autobahn (A1) Mitte der 1960er Jahre zusammen. Zwischen Autobahn und Kantonsstrasse entstand ein gut erschlossener Landstreifen, auf welchem sich in der Folge wie schon erwähnt mehrere Firmen ansiedelten. Dies führte zu einer starken Zunahme an Arbeitsplätzen. Der in unmittelbarer Nähe gelegene Auto-

bahnanschluss Kirchberg erleichtert zudem das Pendeln. Überdies liegt die Gemeinde an der S-Bahnlinie Bern–Burgdorf mit direkten Verbindungen nach Solothurn, Thun und Langnau.

Am anderen Ende des Spektrums der Arbeitsmobilität liegen die Gemeinden Heimiswil, Eggiwil, Schangnau und Trub. 2011 bewegt sich der Wegpendleranteil aber auch hier zwischen 40% und 55%, in Heimiswil erreicht er sogar 76%. Dies hängt mit der Abnahme der Arbeitsplätze in der Landwirtschaft zusammen. Auch der Zupendleranteil ist gestiegen, wenngleich mit 25–35% deutlich weniger stark als in den anderen Gemeinden. Dies zeigt, dass auch in diesen peripheren Gemeinwesen ein Angebot an Arbeitsplätzen für Externe besteht, wohl überwiegend im Gewerbe- und Dienstleistungsbereich. Für die PendlerInnen steht hier der motorisierte Individualverkehr und damit die Strasse im Vordergrund, da der weitaus grösste Teil der Bevölkerung wie bereits dargelegt schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden ist.

Das räumliche Muster der Arbeitsmobilität

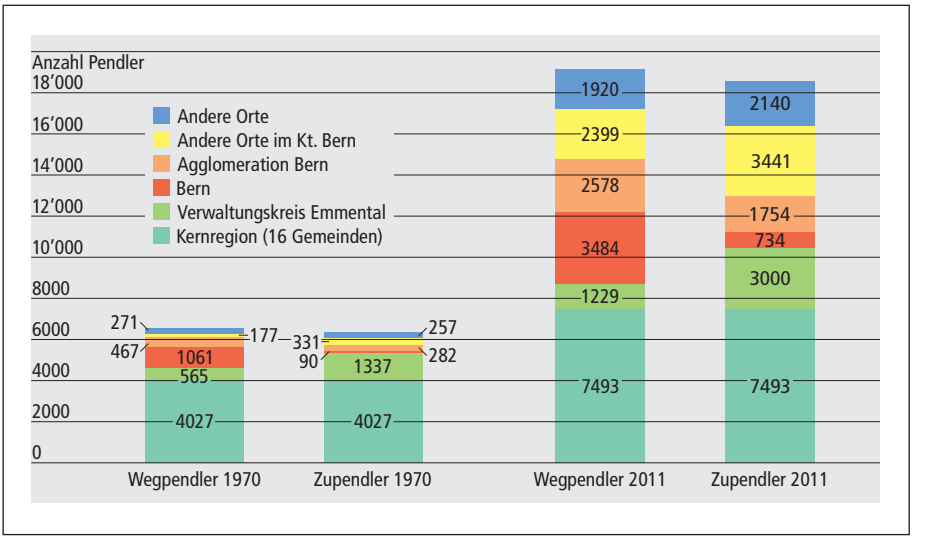

Abbildung 7: **Räumliches Muster der Arbeitsmobilität 1970 und 2011. (Daten: BFS)**

Angesichts der starken Zunahme der Arbeitsmobilität interessiert die Frage, wohin denn gependelt wird und insbesondere, wie der Untersuchungsraum in grössere räumliche Mobilitätsmuster eingebunden ist. Dazu liefert Abbildung 7 Antworten. Sie zeigt die Zahl der PendlerInnen innerhalb des Untersuchungsraumes sowie die Pendlerbeziehungen mit anderen Regionen. Da für 1950 die statistischen Grundlagen keine Angaben zu Ziel- und Quellgemeinden enthalten, beschränkt sich die Darstellung auf den Zeitraum 1970 bis 2011.

Was auch hier sofort auffällt ist die grosse Zunahme der Pendlerzahlen: Sie haben sich in diesen 40 Jahren nahezu verdreifacht, und zwar sowohl die der Zupendler wie die der Wegpendler. Der Pendlersaldo des Untersuchungsraumes ist in beiden Jahren zwar leicht negativ, indem die Wegpendlerzahlen aus dem Raum etwas höher sind als die Zupendlerzahlen, aber die geringe Differenz zeigt doch die Attraktivität des Untersuchungsraums als Werk- und Arbeitsplatz.

Weiter wird deutlich, dass sich ein Grossteil der Pendlerbewegungen innerhalb des Untersuchungsraumes abspielt und dass diese zwar über die Jahre absolut zunehmen, aber relativ an Gewicht zugunsten externer Gebiete verlieren. Insbesondere zeigt sich eine deutlich zunehmende Pendlerverflechtung mit Stadt und Agglomeration Bern (Definition entspricht jener des BFS), wobei der Saldo negativ, die Relationen aber gewahrt bleiben, indem sowohl der Anteil an Wegpendlern (von 23% auf 32%) als auch der Anteil der Zupendler (von 6% auf 13%) anstieg. Von der stark zunehmenden Arbeitsmobilität nach und von Bern sind auch die zwischen dem Emmental und dem Raum Bern liegenden Gemeinden betroffen, wo der Durchgangsverkehr massiv zugenommen hat. Als Beispiel sei Worb erwähnt, wo heute Tagesfrequenzen von rund 18'000 Fahrzeugen gemessen werden. Das sind mehr Fahrzeuge als am Gotthard. Das Dorf erhielt daher 2016 eine Umfahrungsstrasse.

Der stark positive Saldo des Untersuchungsgebietes gegenüber dem gesamten Verwaltungskreis Emmental erklärt sich vor allem durch das Gewicht des regionalen Zentrums Burgdorf als Arbeitsort für denjenigen Teil des Verwaltungskreises, der nicht zur Untersuchungsregion gehört. Die Zahl der PendlerInnen von und nach anderen Regionen im Kanton Bern und ausserhalb des Kantons («Andere Orte») hat ebenfalls zugenommen, wobei die Saldi ausgeglichen geblieben sind. Die Kategorie «Andere Orte im Kanton Bern» ist für das Jahr 2011 als Sammelkategorie zu verstehen. Sie beinhaltet einerseits die Anzahl PendlerInnen aus allen weiteren Gemeinden im Kanton Bern, jedoch auch PendlerInnen deren Herkunfts- respektive Zielorte innerhalb des Kantons Bern nicht bekannt sind.

Schlussbemerkungen

Ist das Emmental wirklich ein stiller Raum, wie kolportiert wurde? Jedenfalls hat es seinen ländlich-landwirtschaftlichen Charakter besser bewahrt als weite Teile des Mittellandes.

Im Übrigen muss differenziert werden:

- Die Bevölkerungszahl ist von 1950 bis 2010 nur gering gewachsen – um 11%, und in den Randregionen stagniert sie. Bei der Beschäftigung hingegen zeigt sich ein anderes Bild, indem die Zahl der Arbeitsplätze erheblich zugelegt hat – um 53%, vor allem in Zentrumslagen, wobei

kaum eine Gemeinde Arbeitsplätze verloren hat. Bei der Arbeitsmobilität schliesslich zeigt sich eine nochmals stark erhöhte Dynamik: Die Zahl der PendlerInnen hat sich seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs versechsfacht, und im Gegensatz zu 1950 sind auch die Gemeinden in Randlage eingebunden. Der Anteil der Erwerbstätigen, die pendeln, entspricht dem schweizerischen Durchschnitt.

- Gependelt wird kreuz und quer: Die Mobilität hat sowohl innerhalb des Untersuchungsgebietes wie auch mit anderen Regionen, vor allem der Agglomeration Bern, zugenommen. Mit letzterer resultiert ein negativer Pendlersaldo, der über die Jahrzehnte zugenommen hat, aber ohne dass der Untersuchungsraum einseitig zu einem reinen Arbeitskräfte-Lieferanten geworden wäre. Insbesondere die Region mit und um Burgdorf sowie Langnau haben ihre Bedeutung als Arbeitsorte erhalten. Die anderen Gemeinden – vor allem jene im mittleren und unteren Teil der Region – haben sich verstärkt zu Wohngemeinden entwickelt. Sie haben von der Nähe zu Burgdorf als regionalem Zentrum, der Nähe zur Agglomeration Bern und der vorteilhaften Verkehrsanbindung profitiert. Zudem ist Wohnraum leichter zu schaffen als Arbeitsplätze.

- Dass die Arbeitsmobilität heute auch die periphersten Gemeinden erreicht hat, ist in einer reliefgeprägten Region wie dem Emmental mit seinen Hügeln und verbreiteten Streusiedlungen nur durch die Automobilität möglich geworden. Das Auto erschliesst die Fläche, die Eisenbahn Standorte. Damit hat sich der Freiheitsgrad für den Entscheid, wo wir wohnen und wo wir arbeiten wollen, erheblich erhöht. Der Entscheid ist aber auch komplexer geworden. Es gilt zunehmend die Berufstätigkeit beider Elternteile oder Partner abzuwägen; bei Familien kommt das Schul- und Bildungsangebot für die Kinder hinzu und schliesslich spielen Kultur- und Freizeitinteressen eine Rolle.

- Erhöhte Arbeitsmobilität heisst auch zunehmende Entflechtung von Wohnen und Arbeiten, also eine räumliche Trennung von Arbeitswelt und Lebenswelt. Das ist an sich noch nicht ein Alarmzeichen für den Fortbestand einer Gemeinde als sozio-politisches Gemeinwesen, wie Untersuchungen unter anderem aus der Welterbe-Region Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch zeigen. Den Auswirkungen dieser zunehmenden Trennung auf lokale Gemeinwesen könnte im Emmental noch nachgegangen werden.

- Die Entwicklung seit 1950 erscheint als erfolgreich und die Region ist auch für die Zukunft gut aufgestellt. Als Stärke erweist sich das über die Jahrzehnte erhaltene dezentrale Angebot an Arbeitsplätzen. Zudem haben die regionalen Zentren Burgdorf und Langnau ihre Bedeutung als Arbeitsorte und als Dienstleistungszentren behalten und sogar ausgebaut. Damit bilden sie ein regionales Gegengewicht zur

Agglomeration Bern, mit der die Vernetzung gemessen am gegenseitigen Pendleraufkommen immer enger geworden ist und die Bewältigung des wachsenden Verkehrsaufkommens eine Herausforderung bleibt. Eine Herausforderung ist auch die Erhaltung der Bevölkerungszahl namentlich in Randgebieten, wobei sich hier in letzter Zeit ein positiver Trend abzeichnet.

Dank

Autorin und Co-Autor bedanken sich herzlich für Hinweise aus der Region zur Interpretation des statistischen Zahlenmaterials. Insbesondere geht unser Dank an die GemeindepräsidentInnen von Langnau i. E., Lyssach, Oberburg, Signau, Trub und Schangnau. Ebenfalls verdanken möchten wir die Unterstützung des BFS und der Schweizerischen Landesbibliothek bei der Beschaffung des statistischen Materials. Schliesslich profitierten wir von Fachgesprächen mit Hans-Rudolf Egli, Charles Mäder und Paul Messerli. Auch an sie geht unser herzlicher Dank.

Bibliographie

ASTRA 2016. Hintergrund Mobility Pricing. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK.

Bernegger, Michael 1988. Die Schweiz unter flexiblen Wechselkursen. Haupt Verlag, Bern.

BFS 2013a. Pendlermobilität in der Schweiz 2013. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

BFS 2013b. Mobilität und Verkehr 2013. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

BFS 2016. Die Raumgliederung der Schweiz 2016. Bundesamt für Statistik, Neuchâtel.

BVE Bern 2012. Mobilität im Kanton Bern – Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Bern.

BVE Bern 2015. Angaben zur Erschliessung der Gemeinden des Kantons Bern nach Erschliessungsgüteklassen gemäss kantonalem Richtplan. Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern, datiert 27.10.2015.

Haefeli, Ueli 2011. Verkehrsentwicklung und Kernprobleme der Verkehrspolitik. In: Schneider-Sliwa Rita (Hrsg.): Schweiz. Geographie, Geschichte, Wirtschaft, Politik. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt.

Hammer, Antje / Scheiner, Joachim 2006. Lebensstile, Wohnmilieus, Raum und Mobilität – Der Untersuchungsansatz von StadtLeben. In Stadtleben – Wohnen, Mobilität und Lebensstil: neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden.

Hornung, Daniel / Röthlisberger, Thomas 2010. Betriebszählung 2008: Kanton Bern und Teilräume. Hornung Wirtschafts- und Sozialstudien, Bern.

Ming, Eva 2016. Die Verflechtung von Lebens- und Wirtschaftsraum anhand der Pendlermobilität. Die Entwicklung der Agglomeration Bern von 1950 – 2000. Bachelorarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern.

Pfister, Christian 1995. Das 1950er Syndrom: der Weg in die Konsumgesellschaft. Haupt Verlag, Bern.

Steinmetz, Remo / Keller, Peter 2003. Verkehr und Erreichbarkeit. In Stadtland Schweiz: Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz. Birkhäuser, Basel.