

Täglich 35 Kilometer weit

Die Bevölkerung des Kantons Zürich legt im Schnitt rund 35 Kilometer pro Kopf und Tag zurück. Mehr als die Hälfte davon bewältigt sie mit dem Auto, rund ein Drittel mit dem öffentlichen Verkehr. Damit nutzt sie Bahn, Bus und Tram deutlich häufiger als die meisten Leute im Land.

Thomas Hofer, wissenschaftlicher
Mitarbeiter
Analysen & Studien
Statistisches Amt Kanton Zürich
Telefon 043 259 75 06
thomas.hofer@statistik.ji.zh.ch
www.statistik.zh.ch



Wichtiger Knoten im öffentlichen Verkehr, für einmal fast menschenleer: Bahnhof Stadelhofen.
Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich

Laut dem «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015» (Zusatztext unten) sind die Zürcherinnen und Zürcher im Schnitt rund eineinhalb Stunden pro Tag unterwegs. Dabei legen sie eine mittlere Distanz von 35 Kilometern zurück, wobei die individuellen Unterschiede ausgesprochen gross sind: Während die reisefreudigsten acht Prozent der Bevölkerung täglich 100 und mehr Kilometer überwinden, ist eine von zehn Personen im Sinn des Mikrozensus' gar nicht mobil, weil sie den ganzen Tag zuhause bleibt.

Je ländlicher, desto weiter

Die Tagesdistanz umfasst nur Strecken im Inland, weil zwar seltene, aber weite Auslandsreisen (besonders Langstreckenflüge) das Bild stark verzerren würden. Ein landesweiter Vergleich zeigt, dass die mittlere Tagesdistanz im Kanton Zürich eher gering ist. Kleiner ist sie nur in den Städten Genf und Basel sowie im Tessin, grösser dagegen in ländlichen Kantonen wie Bern, Thurgau oder Obwalden (Grafik Seite 10 oben).

Dies liegt daran, dass im dicht besiedelten Gebiet der Stadtregionen die Wege, etwa jene zum Arbeitsplatz oder zum Grossverteiler, kürzer sind als in locker überbauten Gegenden. Dasselbe Stadt-Land-Muster zeigt sich auch innerhalb des Kantons Zürich: Während die Stadtzürcherinnen und Stadtzürcher im Schnitt täglich 29 Kilometer zurücklegen, kommt die Bevölkerung des Weinlands, des Unterlands oder des Oberlands auf 40 und mehr Kilometer pro Tag.

Ein Drittel ÖV

Rund 57 Prozent der Tagesdistanz legen die Zürcherinnen und Zürcher im motorisierten Individualverkehr (MIV), meist im Auto, zurück. 32 Prozent der täglichen Kilometer entfallen dagegen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und neun Prozent auf den Langsamverkehr (LV), also den Fuss-, Velo- und E-Bike-Verkehr. Die verbleibenden zwei Prozent gehen auf das Konto anderer Verkehrsmittel wie Taxi, Reisedar oder Schiff.

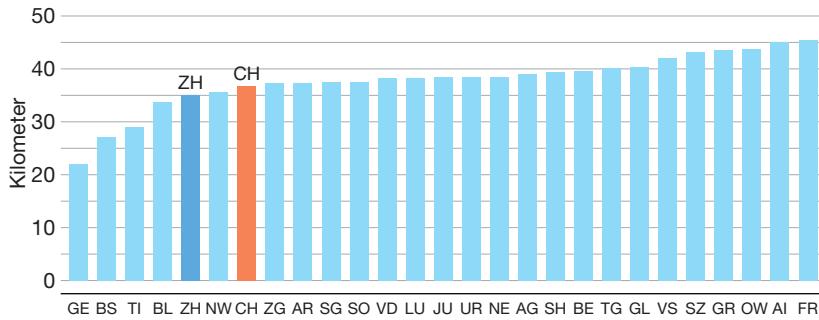
Mikrozensus

Der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» wird alle fünf Jahre im Auftrag der Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt. Dabei wird jeweils eine repräsentative Stichprobe der Bevölkerung ab sechs Jahren zu ihrem Verkehrsverhalten an einem bestimmten Tag befragt. Die Stichprobe der Erhebung 2015 umfasste landesweit 57 090 und im Kanton Zürich 6433 Personen.

Umsichtig interpretieren

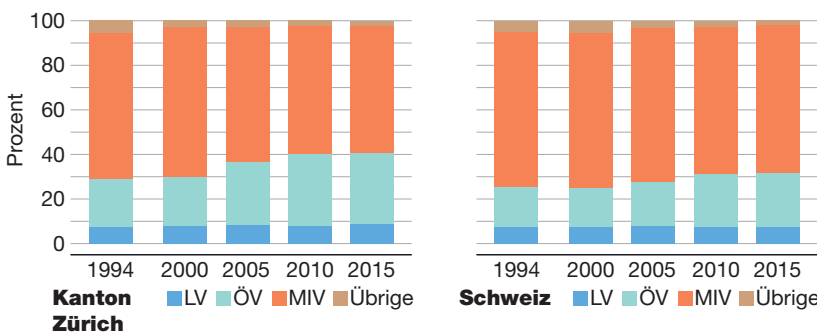
Wie jede Stichprobenerhebung liefert der Mikrozensus unscharfe Ergebnisse. Dem wurde bei der Auswertung Rechnung getragen: Sämtliche Aussagen im vorliegenden Text beruhen, wenn nicht anders erwähnt, auf signifikanten Ergebnissen (Signifikanzniveau $\alpha = 0.1$). Für die Grafiken jedoch gilt: Wo die Unterschiede zwischen den dargestellten Gruppen nur gering ausfallen, sind sie mit Vorsicht zu interpretieren.

Mittlere Tagesdistanz 2015



Mit 35 Kilometern pro Kopf ist die Tagesdistanz der Zürcher Bevölkerung vergleichsweise gering.
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Strecken im Inland

Anteil der Verkehrsmittel an der Tagesdistanz 1994–2015



Zwischen 2010 und 2015 hat sich der Modalsplit sowohl kantons- als auch landesweit kaum mehr verändert.
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Strecken im Inland

Auch wenn der MIV mit Abstand am meisten Kilometer leistet, hat der ÖV im Kanton Zürich einen deutlich höheren Stellenwert als in anderen Landesteilen. So kommen die öffentlichen Verkehrsmittel in der übrigen Schweiz nur auf einen Marktanteil von 23 Prozent (untere Grafik).

Seit 2010 unveränderte «Marktanteile» ...

Der Modalsplit, wie die Prozentaufteilung zwischen den Verkehrsmitteln genannt wird, hat sich seit 2010, als die vorletzte Auflage des Mikrozensus stattfand, kaum mehr verändert. Zuvor jedoch, etwa seit der Jahrtausendwende, hatten Bahn, Bus und Tram klar zulasten des Autos zugelegt (untere Grafik, grüner Säulenteil). Der Marktanteil des Langsamverkehrs dagegen ist nahezu unverändert geblieben (blauer Säulenteil). Weil im Kanton Zürich die Bevölkerung und auch die Zahl der Arbeitsplätze stetig wächst, nimmt das gesamte Verkehrsaufkommen zu. Ein unveränderter Modalsplit bedeutet deshalb keineswegs, dass die Frequenzen auf der Strasse und im ÖV gleichgeblieben wären. Vielmehr wurden sie grösser – und zwar, das belegt die Entwicklung des Modalsplits, bei allen Verkehrsmitteln.

... obwohl ÖV noch Potenzial hat

Es ist nicht klar, weshalb die Dynamik beim Modalsplit zum Erliegen gekommen ist. Eher unwahrscheinlich ist, dass der ÖV sein Marktpotenzial ausgeschöpft hat, wengleich sich die Konsolidierung der Marktanteile landesweit zeigt. Da das ÖV-Angebot im Kanton Zürich laufend ausgebaut wird, derzeit zum Beispiel durch die vierte Teilergänzung der S-Bahn oder die Limmattalbahn, ist zu erwarten, dass die Nachfrage auch künftig wächst. Falls die Leute dabei vom MIV oder LV auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, müsste sich die veränderte Verkehrsmittelwahl auch in den Prozentanteilen an der Tagesdistanz niederschlagen. Deshalb könnte die Inbetriebnahme der ÖV-Ausbauprojekte dereinst wieder Bewegung in den Modalsplit bringen.

Langsamverkehr als Scharnier

Noch ein Wort zum Langsamverkehr: Sein Marktanteil hat sich in den letzten Jahren kaum verändert. Es gibt Hinweise, dass er im Kanton Zürich seit Mitte der Neunzigerjahre leicht zugelegt hat, aber zweifelsfrei nachweisen lässt sich das mit Hilfe des Mikrozensus' nicht. Trotz seiner geringen Kilometerleistung ist der Langsamverkehr von grosser Be-

deutung für das ganze Verkehrssystem, da er in vielen Fällen die schnellen Verkehrsmittel miteinander verknüpft.

Am meisten Kilometer in der Freizeit

Der Mikrozensus fragt nicht nur nach dem verwendeten Verkehrsmittel, sondern auch nach dem Zweck, dem die tägliche Mobilität dient. Am meisten Kilometer legen die Zürcherinnen und Zürcher demnach in ihrer Freizeit zurück, nämlich über 40 Prozent der Tagesdistanz. Dabei kann die Bewegung selbst die Freizeitbeschäftigung sein, beispielsweise wenn man spazieren geht. Sie kann aber auch nur der Anreise dienen, etwa im Fall eines Restaurant- oder Konzertbesuchs. An zweiter Stelle folgt – mit einem knappen Drittel der Tagesdistanz – der Pendelverkehr, also die Fahrt zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz und zurück. Die restlichen Kilometer entfallen auf Wege, die dem Einkaufen oder anderen Zwecken dienen. Anders als beim Modalsplit gibt es bei der Bedeutung der Verkehrszwecke keinen nennenswerten Unterschied zwischen zürcherischer und schweizerischer Bevölkerung.

Unter der Woche per ÖV zur Arbeit, doch ...

Nachdem der Freizeitverkehr mit dem zunehmenden Wohlstand nach dem Zweiten Weltkrieg kräftig in Fahrt gekommen war, scheint er den Zenit mittlerweile überschritten zu haben und seit Mitte der Neunzigerjahre sowohl auf kantonaler als auch auf nationaler Ebene an Bedeutung einzubüssen. Hingegen legte im gleichen Zeitraum der Arbeits- und Ausbildungsverkehr leicht zu (Grafik Seite 13). Dies dürfte mit ein Grund dafür sein, dass der ÖV seit Mitte der Neunzigerjahre Marktanteile gutgemacht hat. Denn das Pendeln ist jener Verkehrszweck, auf den das radial auf die Wirtschaftszentren ausgerichtete Liniennetz des öffentlichen Verkehrs primär zugeschnitten ist.

... das Wochenende gehört der Freizeit

Unter der Woche ist die Fahrt zum Arbeitsplatz der bedeutendste Verkehrszweck, dicht gefolgt vom Freizeitverkehr. Das Wochenende, besonders der Sonntag, steht dann aber ganz im Zeichen der Freizeit. So dienen rund 85 Prozent der Kilometer, welche die Zürcherinnen und Zürcher sonntags zurücklegen, der Freizeitgestaltung. Umgekehrt entfällt fast jeder zweite Freizeitkilometer auf einen Sonntag.



70 Prozent der Zürcher Haushalte besitzen mindestens ein Velo.
Quelle: Naviki for Cycling, Flickr (CC BY-SA 2.0)

Auch am Samstag spielt der Freizeitverkehr die Hauptrolle, aber es kommt noch das Einkaufen hinzu: An keinem anderen Wochentag legen die Menschen längere Strecken zurück, um ihren Kühlschrank aufzufüllen oder zu shoppen.

Pendeln ist besonders ÖV-tauglich

Vor allem beim Pendeln spielt der ÖV eine tragende Rolle: Von all den Kilometern, welche die Zürcherinnen und Zürcher auf dem Weg zur Arbeit zurücklegen, entfallen knapp 45 Prozent auf öffentliche Verkehrsmittel. Der MIV kommt dagegen auf einen Anteil von rund 50 Prozent. Beim Ausbildungsverkehr, der dem Transport zur Schule oder Universität dient, sind die Verhältnisse noch eindeutiger. Hier leistet der ÖV zwei von drei Kilometern.

Der Pendelverkehr ist aus zwei Gründen besonders ÖV-tauglich: Zum einen handelt es sich meist um reinen Personenverkehr – er dient also nicht dazu, Waren zu transportieren. Zum anderen folgt das Pendeln, weit mehr als andere Verkehrsarten, einem klaren räumlichen und zeitlichen Muster: morgens in die Agglomerationskerne hinein und abends wieder heraus. Und auf dieses Muster ist der ÖV wie erwähnt zugeschnitten, weil die Hochleistungslinien der Eisenbahn

samt ihren Zubringern vor allem auf die Wirtschaftszentren zielen.

Warentransport per Auto

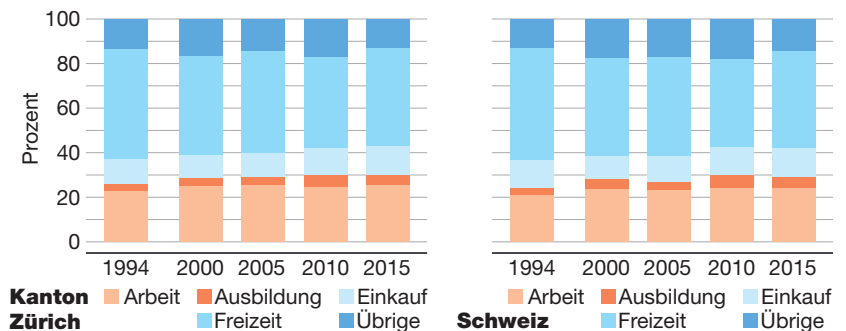
Im Gegensatz zum Pendeln dient der Einkaufsverkehr dem Warentransport. Deshalb kommt hier das Auto oft zum Einsatz: Der MIV leistet rund zwei Drittel der Kilometer, die zu Einkaufszwecken zurückgelegt werden. Etwas weniger bedeutend, aber immer noch klar dominant ist der MIV im Freizeitverkehr. Und weil eine Wanderung, eine Joggingrunde oder eine Velotour ebenfalls zum

Freizeitverkehr zählen, weist er auch einen respektablen Anteil an Langsamverkehr auf (Grafik Seite 12 unten).

Zwei von drei haben ein ÖV-Abo

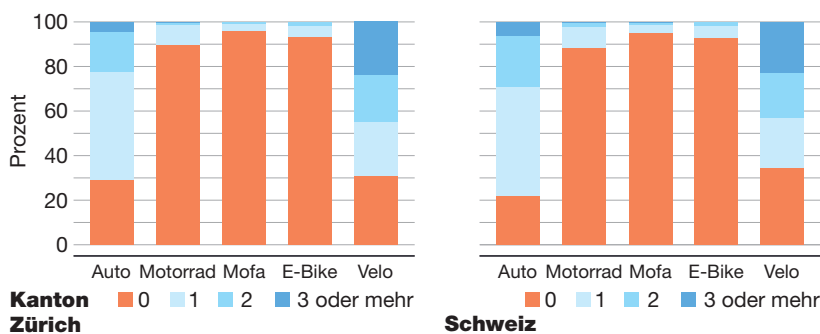
Rund 70 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher ab 16 Jahren haben ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr, weit mehr als etwa im Tessin oder in der Romandie, wo mehr als die Hälfte der Bevölkerung kein ÖV-Abo hat. Darüber hinaus verfügen etwa sieben von zehn Zürcher Haushalten über mindestens ein Auto. Ähnlich weit verbreitet sind

Anteil der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz 1994–2015



Arbeits- und Ausbildungsverkehr legen auf Kosten des Freizeitverkehrs leicht zu. Dessen vermeintliche Zunahme zwischen 2010 und 2015 ist vor allem methodisch bedingt.
Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Strecken im Inland

Fahrzeugbesitz 2015, Anteil der Haushalte mit ... Fahrzeugen



Kantonsweit sind Autos weniger verbreitet als landesweit, Velos sind etwas gängiger. Die Kategorie «Mofa» umfasst neben dem Töffli auch Kleinmotorräder. Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr

Velos, Motorräder, Kleinmotorräder, Mofas und E-Bikes sind dagegen nur in einem kleinen Teil der Haushalte anzutreffen. Landesweit sind Autos etwas gängiger und Velos seltener als im Kanton Zürich (Grafik oben).

Städtischer Haushalte mehrheitlich ohne Auto

Zürich gehört zusammen mit Genf zu jenen Kantonen, in denen der Anteil der autofreien Haushalte am grössten ist. An einsamer Spitze liegt allerdings der Stadtkanton Basel-Stadt, wo rund die Hälfte der Haushalte kein Auto hat. Seltener als im Landesmittel sind die nicht-motorisierten Haushalte dagegen in ländlichen Kantonen wie Nidwalden, Freiburg oder Thurgau.

Auch innerhalb des Kantons Zürich unterscheiden sich Stadt und Land markant voneinander: Während in der Kantonshauptstadt mehr als die Hälfte der Haushalte autofrei ist, kommt in Winterthur jeder dritte und im restlichen Kanton nur jeder sechste Haushalt ohne Auto aus.

Motorisierungsgrad sinkt in den Städten

Auch eine andere Quelle weist auf einen tiefen Stadt-Land-Graben beim Auto-besitz hin: Laut Motorfahrzeugstatistik lag der kantonale Motorisierungsgrad – die Zahl der Autos auf 1000 Personen – 2017 bei 484. Auf kommunaler Ebene gibt es allerdings enorme Unterschiede. Während in der Stadt Zürich 340 Autos auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner kommen, sind es in Dielsdorf mehr als doppelt so viele, nämlich 761. Und die Spannweite wird immer grösser, weil der Motorisierungsgrad in urbanen Gegenden tendenziell sinkt, abseits der Zentren hingegen steigt.

Warum ist dies so?

Zum einen ist der ÖV in den Zentren gut ausgebaut, der Privatverkehr dagegen vergleichsweise langsam. Zum anderen fehlt es in der Innenstadt oft an Parkplätzen. Schliesslich setzt sich die städtische Bevölkerung anders zusammen als die «ländliche». So sind Haushalte

mit Kindern, die aus praktischen Gründen eine Vorliebe für die Familienkutsche haben, in der Stadt eher untervertreten, während etwa Studierende, die sich meist kein eigenes Auto leisten können oder wollen, übervertreten sind (vgl. ZUP 74, 2013, «Leben ohne Auto»).

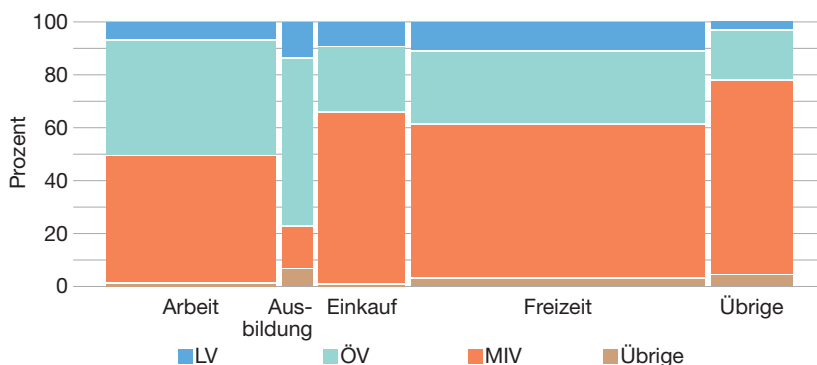
Mehr Carsharing

Die Städtischen und -bürger kompensieren die «fehlenden» Autos übrigens nicht durch andere Fahrzeuge. Die Haushalte in der Stadt haben weder mehr Motorräder noch mehr Velos oder E-Bikes als jene im Rest des Kantons, eher umgekehrt. Hingegen betreibt die Städtische Bevölkerung im Vergleich zum Umland deutlich häufiger Carsharing. In der Hauptstadt sind knapp 15 Prozent jener Erwachsenen, die einen Führerschein besitzen, Mitglied bei einer Organisation, die wie «Mobility» die gemeinschaftliche Nutzung von Autos ermöglicht, während es im restlichen Kantonsgebiet nur etwa vier Prozent sind. Und auch in Winterthur, der zweiten Zürcher Grossstadt, ist der Anteil der Carsharing-Mitglieder mit acht Prozent deutlich erhöht.

Polit-Ziel vorerst erreicht

Seit Mitte der Neunzigerjahre ist die Bevölkerung des Kantons Zürich um 25 Prozent auf gegenwärtig 1.5 Millionen gewachsen. Im gleichen Zeitraum nahm auch die mittlere Tagesdistanz der Zürcherinnen und Zürcher leicht zu, nämlich von 33 auf die eingangs erwähnten 35 Kilometer. Entsprechend ist die Summe der täglich zurückgelegten Personenkilometer in den vergangenen 20 Jahren deutlich grösser geworden. Eine Überschlagsrechnung zeigt, dass der Mehrverkehr wegen der Verlagerungen beim Modalsplit zu etwa zwei Dritteln vom ÖV aufgefangen wurde. Damit ist ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel des Zürcher Regierungsrats («Der öffentliche Verkehr ... übernimmt mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses») für den Moment erreicht. Soll dies auch in Zukunft so bleiben, muss der öffentliche Verkehr seinen Marktanteil allerdings wieder steigern.

Modalsplit nach Verkehrszweck 2015



Welchen Anteil haben verschiedene Verkehrsmittel an der Tagesdistanz? Beim Pendeln spielt der ÖV eine wichtige Rolle, beim Einkaufen der MIV. Der dargestellte sogenannte Mosaikplot wahrt die Flächenproportionen für die einzelnen Merkmalskombinationen. Quelle: BFS/ARE, Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Strecken im Inland

Weiterlesen

Ausführliche Zürcher Ergebnisse des Mikrozensus': Hofer, Thomas (2017). Verkehrsverhalten der Zürcher Bevölkerung. statistik.info 2017/08. Kanton Zürich, Stat. Amt und Amt für Verkehr, Zürich. Landesweite Ergebnisse des Mikrozensus': BFS/ARE (2017). Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Neuchâtel und Bern.