

Verkehrsverhalten im Kanton Zürich

Das Auto – das liebste Kind der Zürcher

Die Bevölkerung des Kantons Zürich legt täglich unglaubliche 41 Millionen Kilometer zurück, was ziemlich genau tausend Mal dem Erdumfang entspricht. Zwei Drittel dieser Distanz werden mit dem Auto gefahren, ein Viertel bewältigt der öffentliche Verkehr. Den Rest, ein knappes Zehntel, legen Herr und Frau Zürcher zu Fuss oder mit dem Velo zurück. Im Schnitt ist jede Person anderthalb Stunden pro Tag unterwegs. Wie sieht dies aus, wenn man einmal genauer hinschaut?

Seit 1979 werden die Schweizerinnen und Schweizer periodisch über ihr Verkehrsverhalten befragt, im so genannten «Mikrozensus Verkehr». Das Statistische Amt hat diese Befragung für den Kanton Zürich ausgewertet. Die Ergebnisse überraschen nicht wirklich, aber sie beeindruckten.

Das Auto ist verbreitet...

Gemäss den Mikrozensusdaten leben vier Fünftel (81 %) der befragten Personen im Kanton Zürich in einem Haushalt, in

dem mindestens ein Auto vorhanden ist. Angesichts der hohen Autodichte ist es auch nicht verwunderlich, dass die Verfügbarkeit für Personen mit einem Fahrausweis – 79 Prozent der über 18-Jährigen – ebenfalls sehr hoch ist. Drei Viertel (75 %) der Personen mit einem Fahrausweis verfügen immer über ein Auto, noch einmal 14 Prozent können ein Auto nach Absprache benützen und nur 9 Prozent haben kein Auto zur Verfügung. In der Stadt Zürich sind die Verhältnisse etwas anders als im übrigen Kanton: Nur 62 Prozent verfügen dort immer über ein Auto und immerhin 22 Prozent verfügen über gar keines.

...ÖV-Abos dagegen weniger

Das ÖV-Pendant zur Motorisierung ist das Abonnement. Am weitesten verbreitet ist das Halbtaxabo: 47 Prozent der über 16-jährigen haben eines – wobei allerdings zu sagen ist, dass der Besitz ei-

Inhaltliche Verantwortung:

Dr. Peter Moser

Statistisches Amt des Kantons Zürich

Bleicherweg 5

8090 Zürich

Telefon 01 225 12 35

Fax 01 225 12 97

peter.moser@statistik.ji.zh.ch



Mit dem Tram oder zu Fuss unterwegs sein macht Spass. Die meisten Zürcher fahren jedoch mit dem Auto.

Quelle: Flynn

Siehe auch Beitrag «Autobahnen beruhigen geht in die zweite Runde» auf Seite 19.

ALLGEMEIN



Der Kanton Zürich ist hervorragend mit der S-Bahn erschlossen. Der ÖV hat hier darum einen grösseren Anteil als in der übrigen Schweiz. Quelle: SBB

nes Halbtaxabonnements sich kaum auf die Verkehrsmittelwahl auswirkt.

Mit 25 Prozent bereits erheblich niedriger ist der Anteil derer, die ein Monats-, Jahres- oder Generalabonnement haben. Komplementär zur geringeren Autoverfügbarkeitsquote sind in der Stadt Zürich auch derartige ÖV-Abonnemente weiter verbreitet: Nahezu die Hälfte der Befragten (43 %) hat hier eines – im Rest des Kantons sind es nur 20 Prozent. Benutzt werden Monats- und Jahresabos allerdings vorwiegend für die Fahrt zur Arbeit und zur Ausbildung – kaum dagegen in der Freizeit.

Was ist der Mikrozensus Verkehr?

Der Mikrozensus Verkehr ist eine Repräsentativbefragung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) und des Bundesamtes für Statistik (BFS), die seit 1979 periodisch durchgeführt wird. Er ist für das Mobilitätsverhalten der schweizerischen Bevölkerung die differenzierteste statistische Quelle. Im Jahr 2000 wurden für den Mikrozensus Verkehr telefonisch beinahe 28 000 Personen aus der ganzen Schweiz – davon 5241 im Kanton Zürich – über ihr Verkehrsverhalten am Tag vor dem Interviewtermin befragt. Die Stichprobe waren gleichmässig über die Wochentage und das Jahr verteilt, um ein möglichst differenziertes und unverzerrtes Bild des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung zu spiegeln.

Hat man immer Zugriff aufs Auto, so braucht man offenbar kein Abo: Nur 14 Prozent der Fahrberechtigten, die immer ein Auto zur Verfügung haben, besitzen ein ÖV-Abo; bei jenen, die über keines verfügen, sind es hingegen über die Hälfte (53 %).

Der Freizeitverkehr dominiert

An einem beliebigen Tag verlassen etwa 90 Prozent der Bevölkerung das Haus – und sind somit mobil. Senioren bleiben überdurchschnittlich oft zuhause (22 % der über Siebzigjährigen), wogegen Junge, Personen, die eine Ausbildung absolvieren und Erwerbstätige erwartungsgemäss besonders mobil sind.

Im Schnitt legen die Bewohner des Kantons Zürich etwa 36 Kilometer pro Tag zurück, Auslandsreisen nicht eingeschlossen. Würde man die durchschnittliche Tagesdistanz auf die Kantonsbevölkerung von 1,1 Mio. Personen hochrechnen, so ergäbe sich der oben genannte Wert von 41 Mio. Kilometern.

Freizeitaktivitäten wie Sport, Ausgang, ein Besuch bei Freunden oder die sonntägliche Bergwanderung ziehen Wege nach sich, die zusammen gezählt beinahe die Hälfte (44 %) der täglichen Verkehrsleistung ausmachen. Wichtig sind daneben die Arbeits- (26 %) und Einkaufswege (11 %) und bereits eher marginal die Ausbildungswege (3 %). Die Zürcher

Werte unterscheiden sich kaum von denjenigen der gesamten Schweiz und haben sich seit der letzten Mikrozensusbefragung 1994 auch nur unwesentlich verändert.

Zwei Drittel der Tagesdistanz mit dem Auto

Eine verkehrspolitisch wichtige Kenngrösse ist der Modalsplit: Damit bezeichnet man die Aufteilung der täglichen im Verkehr zurückgelegten Durchschnittsdistanz oder Unterwegszeit auf die Verkehrsmittel.

Nimmt man die durchschnittliche Ta-

Umdenken in der Mobilitätspolitik?

Der Ausbaustandard des schweizerischen Strassennetzes wurde im Jahr 2000 von einer überwiegenden Mehrheit der Befragten im Kanton Zürich als gut bis sehr gut bezeichnet. Dennoch hält rund die Hälfte der Befragten grössere Ausbauten in den nächsten Jahren für notwendig.

Die Grundhaltung gegenüber neuen Abgaben auf den Autoverkehr ist skeptisch. Nur 16 Prozent der Befragten halten z. B. eine Erhöhung des Benzinpreises für sehr sinnvoll. Höhere Gebühren im Strassenverkehr (teurere Parkplätze, road pricing für die Zufahrt in Stadtzentren) kommen für jeweils etwa 60 Prozent der Befragten kategorisch nicht in Frage; noch am ehesten akzeptiert würden Tunnelgebühren, etwa am Gotthard.

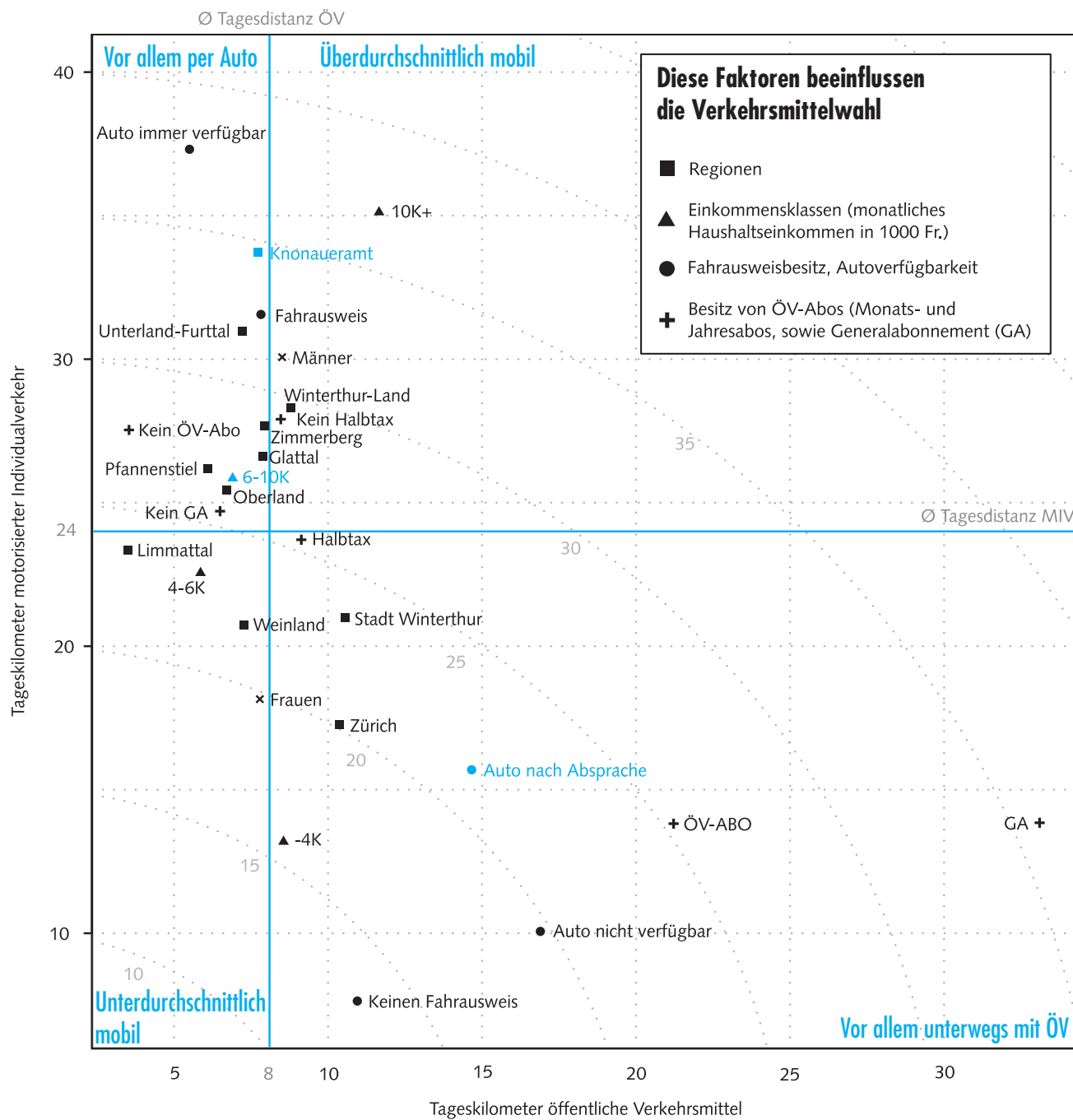
ÖV soll billiger werden

Zwar ist die Einstellung der Bevölkerung dem ÖV gegenüber grundsätzlich positiv: Über 80 Prozent der Befragten befürworteten auch 2000 eine bevorzugte Behandlung. Allerdings ist eine mindestens ebenso grosse Mehrheit der Auffassung, dass der ÖV zuviel kostet, und deshalb billiger werden muss.

Die Zufriedenheit mit dem ÖV ist generell hoch – zumindest bei jener Minderheit, die ihn tatsächlich benutzt, und dessen Qualität auch beurteilen kann.

Als Fazit ergibt sich: Die Förderung und Verbiligung des öffentlichen Verkehrs ist für die Bevölkerung in Ordnung, solange sie nicht schmerzt, d.h. nicht von Massnahmen begleitet wird, die den Privatverkehr wesentlich verteuern würden – was aus verkehrsökonomischer Sicht aber notwendig wäre für eine deutliche Verlagerung der Mobilität auf öffentliche Verkehrsmittel und eine Reduktion des Privatverkehrs.

Wer fährt mit der Bahn – wer mit dem Auto?



Aus der Grafik lässt sich z. B. entnehmen, dass die Bewohner des Knönaueramtes (blau hervorgehoben) im Durchschnitt pro Tag etwa 35 Kilometer mit dem Auto (bzw. MIV) und 7,5 Kilometer mit dem ÖV zurücklegen. Ihre ÖV-Distanz ist damit gegenüber dem Kantonsmittel knapp unterdurchschnittlich (links der vertikalen blauen Linie), ihre MIV-Distanz dagegen deutlich überdurchschnittlich (oberhalb der horizontalen blauen Linie). Ihre totale durchschnittliche Tagesdistanz im ÖV und MIV beträgt etwa 35 Kilometer (siehe die graue Kreislinie). Ebenfalls zu sehen ist: Wer nur nach Absprache ein Auto zur Verfügung hat, fährt viel mit der Bahn, wer 6000–10 000 Franken monatlich verdient, tendiert zum Auto. Befragt wurden 5241 Personen.

Quelle: Statistisches Amt

gesdistanz von 36 Kilometern als Massstab, so steht der motorisierte Individualverkehr (MIV) klar an der Spitze: Zwei Drittel der durchschnittlichen Tagesdistanz werden mit dem Auto oder Motorfahrrädern zurückgelegt – wobei das Auto, sei es als Fahrer oder Mitfahrer, den MIV

mit einem Anteil von 97 Prozent ganz klar dominiert.

Der öffentliche Verkehr (ÖV), d.h. Bahn, Bus und Tram, kommt auf etwas weniger als einen Viertel (23 %) der Gesamtdistanz, 8 Prozent wird im Langsamverkehr (LV), d.h. zu Fuss oder mit dem

Velo, zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr hat im Kanton Zürich eine vergleichsweise starke Stellung. Die dichte Erschliessung des Kantons und vor allem der Stadt Zürich durch das Tram, die S-Bahn und den Verkehrsverbund zahlt sich aus, denn im Rest der Schweiz kommt

Wie lang und wie weit sind die Schweizer und Zürcher täglich unterwegs?

| | Distanz (km) pro Person/Tag | | | | | Unterwegszeit (min) pro Person/Tag | | |
|---------------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------|--------------|----------------|---------------------------------------|-------------|-------------|
| | ZH 1994 | ZH 2000 | CH 2000 | Stadt Zürich | übriger Kanton | ZH 1994 | ZH 2000 | CH 2000 |
| langsame Verkehrsmittel (LV) | 2,6 | 2,8 | 2,7 | 2,7 | 2,5 | 30,5 | 34,0 | 33,6 |
| motorisierter Individualverkehr (MIV) | 23,1 | 24,0 | 25,7 | 20,7 | 26,9 | 33,9 | 34,6 | 36,6 |
| öffentlicher Verkehr (ÖV) | 7,7 | 8,1 | 6,6 | 11,7 | 6,8 | 12,9 | 13,0 | 9,6 |
| übrige Verkehrsmittel | 2,0 | 1,1 | 2,2 | 0,8 | 1,0 | 4,8 | 3,5 | 4,6 |
| Total | 35,4 | 36,1 | 37,1 | 35,9 | 37,2 | 82,1 | 85,1 | 84,5 |

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz und Unterwegszeit.

Quelle: Statistisches Amt des Kantons Zürich, BFS, ARE

der ÖV auf einen Anteil von nur 17 Prozent.

Stellt man auf die Distanzen ab, so domi-

Weiterlesen

Die Publikation «Zürcher und Zürcherinnen unterwegs – Hauptresultate des Mikrozensus Verkehr 2000» ist unter www.statistik.zh.ch abrufbar.

Die gesamtschweizer Resultate sind publiziert in: «Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2000 zum Verkehrsverhalten». Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE.

BBL, Vertrieb Publikationen, 3003 Bern, Fax 031 325 50 58

www.bbl.admin.ch/bundespublikationen



niert das Auto den Verkehr. Zudem werden die meisten Autokilometer als Selbstfahrer und nicht als Mitfahrer zurückgelegt. Meist sitzt ausserdem nur eine Person im Auto – bei mehr als der Hälfte (55 %) der Weg-etappen die im Auto zurückgelegt werden.

Nur bei den Freizeitwegen ist der Anteil der Alleinfahrer mit 39 Prozent der Etappen etwas geringer – bei den Arbeitswegen sind es hingegen 83 Prozent. Dies bedeutet auch, dass 27 Prozent aller Etappen auf Arbeitswegen allein im Auto zurückgelegt werden – d.h. mehr als jene 21 Prozent, die auf die öffentlichen Verkehrsmittel entfallen.

Bezieht man den Modalsplit auf die Unterwegszeit, wird allerdings im Langsamverkehr im Schnitt etwa gleich viel Zeit verbracht wie im Auto – etwas mehr als eine halbe Stunde pro Tag.

Arbeitswege

Bei den Arbeitswegen hat der ÖV mit rund 31 Prozent der täglichen Durchschnittsdistanz den höchsten Marktanteil: Nur bei den allerdings nicht so ins Gewicht fallenden Ausbildungswegen ist er mit 63 Prozent höher.

Je länger der Arbeitsweg, desto eher wird der öffentliche Verkehr benutzt: Personen mit kurzen Wegen bis zu vier Kilometern benutzen mehrheitlich (62 %) das Auto, bei Arbeitswegen von 40 Kilometern und mehr steigt dann der ÖV-Anteil auf fast die Hälfte (45 %).

Als Faustregel gilt: Wer am Arbeitsort einen reservierten Parkplatz hat, fährt mit dem Auto zur Arbeit, wer dagegen keine garantierte Parkierungsmöglichkeit hat, nutzt eher den öffentlichen Verkehr. Und selbst Personen, die ein Monats-, oder Jahresabonnement für den ÖV haben – und damit zur Arbeit pendeln – bevorzugen in der Freizeit das Auto gegenüber Bahn, Bus und Tram.

Das Eine oder das Andere

Die Modalsplit-Mittelwerte bedeuten natürlich nicht, dass eine «Durchschnittsperson» jeweils an einem Tag die Verkehrsmittel in diesen Anteilen mischt. Das Gegenteil ist der Fall. 20 Prozent der Befragten waren am Stichtag nur motorisiert unterwegs: Ebenfalls häufig kommt es vor, dass sich eine Person nur im Langsamverkehr fortbewegt (20 %) oder Fussstrecken bzw. die Velofahrt mit einer Autofahrt kombiniert (25 %).

Den ÖV allein oder kombiniert mit dem Langsamverkehr – wegen des meist unumgänglichen Fuss- oder Veloweges zur Haltestelle – benützen hingegen nur etwa 16 Prozent. Nur 7 Prozent der Befragten benutzten den ÖV und den MIV am selben Tag. Daraus kann man schliessen, dass die meisten Leute, sind sie einmal unterwegs, entweder den öffentlichen Verkehr oder das Auto benützen – Im Zweifelsfalle allerdings eher letzteres.