



7/2008

# HIN UND ZURÜCK

Verkehrsströme  
in der Stadt Zürich

- Mensch und Gesellschaft
- Raum und Umwelt
- Wirtschaft und Arbeit

# INHALT

<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	3
<b>ABSTRACT</b>	4
<b>1 EINLEITUNG</b>	5
<b>2 VERKEHRSSTRÖME IN DER STADT ZÜRICH</b>	6
2.1 Der Untersuchungsraum	6
2.2 Verkehrszweck	7
2.3 Verkehrsmittel	10
2.5 Verkehrsteilnehmer/-innen	14
<b>3 ZU FUSS UNTERWEGS</b>	16
3.1 Bedeutung und Charakteristik des Fussverkehrs	16
3.2 Fussstrecken nach Gebietsbezug	16
3.3 Länge und Dauer von Fussstrecken	18
3.4 Fusswege und Zubringeretappen	20
3.5 Zwecke des Fussverkehrs	23
3.6 Fussstrecken im Wochengang	24
3.7 Zu Fuss unterwegs im Tagesverlauf	25
3.8 Wettereinfluss, Begleitpersonen und mitgeführtes Handgepäck	26
<b>GLOSSAR</b>	27
<b>BIBLIOGRAFIE</b>	28
<b>VERZEICHNIS DER TABELLEN, GRAFIKEN UND KARTEN</b>	29
<b>WEITERE PUBLIKATIONEN ZUM THEMA</b>	30

## Herausgeberin, Redaktion und Administration

Stadt Zürich  
Präsidialdepartement  
Statistik Stadt Zürich

## Autoren

Hans-Peter Misteli  
Tiefbauamt Stadt Zürich

Simon Villiger  
Statistik Stadt Zürich

## Lektorat

Thomas Schlachter, Zürich

## Auskunft

Simon Villiger  
Telefon 044 250 48 24

## Internet

[www.stadt-zuerich.ch/statistik](http://www.stadt-zuerich.ch/statistik)

## Preis

Einzelverkauf Fr. 15.–  
Artikel-Nr. 1 000 611  
Abonnement Fr. 85.–  
Artikel-Nr. 1 000 459  
umfasst ca. acht Analysen jährlich

## Reihe

Analysen  
ISSN 1660-691

## Bezugsquelle

Statistik Stadt Zürich  
Napfgasse 6, 8001 Zürich  
Telefon 044 250 48 00  
Telefax 044 250 48 29

## Copyright

Statistik Stadt Zürich,  
Zürich 2008  
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung – unter Quellenangabe gestattet  
24.11.2008/V

Committed to Excellence  
nach EFQM

## Zeichenerklärung

Ein Strich (–) anstelle einer Zahl bedeutet, dass nichts vorkommt (= Null).

Eine Null (0 oder 0,0) anstelle einer anderen Zahl bezeichnet eine Grösse, die kleiner ist als die Hälfte der kleinsten verwendeten Einheit.

Drei Punkte (...) anstelle einer Zahl bedeuten, dass diese nicht erhältlich ist oder dass sie weggelassen wurde, weil sie keine Aussagekraft hat.

## ZUSAMMENFASSUNG

Zürich ist eine attraktive Stadt. Zu den rund 370 000 Menschen, die hier leben, kommen täglich noch einmal 200 000, die hier arbeiten. Weitere 100 000 strömen in die Stadt, um einzukaufen oder ihre Freizeit zu verbringen. In der Gegenrichtung verlassen viele Zürcherinnen und Zürcher ihren Wohnort, weil sie ausserhalb arbeiten oder ihre Freizeit verbringen.

Der Arbeitsverkehr dominiert während den Rushhours am Morgen und Abend das Strassengeschehen. Gemessen am Wegaufkommen ist aber die Freizeit der wichtigste Verkehrszweck. Dafür werden häufig längere Strecken in Kauf genommen, die über die Stadtgrenze hinweg führen. Im Gegensatz dazu steht das Einkaufen: In der Stadt Zürich ist es nicht nötig, dafür lange Strecken zurückzulegen. Einkäufe werden häufig mit anderen Tätigkeiten verbunden.

Erfreulicherweise bewältigt der öffentliche Verkehr in der Stadt Zürich einen sehr hohen Anteil an der zurückgelegten Gesamtdistanz (58,9% gegenüber 20,5% schweizweit). Dafür verantwortlich sind einerseits Tram- und Busverbindungen innerhalb der Stadt, andererseits Fahrten, welche die Innenstadt mit Start- oder Zielorten ausserhalb der Stadt verbinden. Auf den Strecken, die den Stadtrand mit der übrigen Schweiz verbinden, ist dagegen das Auto das beliebtere Verkehrsmittel. Angesichts der erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten scheint es durchaus vernünftig, dem Auto den Vorzug zu geben. Unabhängig von der zurückgelegten Strecke werden mit dem motorisierten Individualverkehr die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten erreicht. Es ist trotzdem erstaunlich, dass das Velo nur sehr selten Verwendung findet. Bis zu einer Strecke von 10 Kilometern ist man damit (im Durchschnitt) nämlich schneller unterwegs als mit dem öffentlichen Verkehr, der seine höhere Maximalgeschwindigkeit erst bei einer längeren Strecke ausspielen kann.

47 Prozent aller Etappen mit Start und Ziel auf Zürcher Stadtgebiet werden zu Fuss bewältigt. Dem Fussverkehr kommt somit im städtischen Personenverkehr eine tragende Rolle zu. Die Zürcher Mobilitätsstrategie fördert den Fussverkehr mittels eines durchgängigen und sicheren Wegnetzes, ist um

attraktive öffentliche Räume besorgt und verbessert das Image und die Akzeptanz des Zu Fuss Gehens als eigenständige Verkehrsart.

Absolut betrachtet werden in den Zentrumsgebieten am meisten Fussstrecken zurückgelegt, doch der relative Anteil (gemessen an allen Verkehrsmitteln) beträgt 68 Prozent, jener in den Wohngebieten dagegen 75 Prozent. Mehr als ein Drittel aller Fussstrecken auf Zürcher Stadtgebiet wird von Auswärtigen bestritten. Erwartungsgemäss bewegen sich diese meistens in den städtischen Zentrumsgebieten, wo knapp zwei Drittel aller Fussstrecken der Auswärtigen anfallen. In den Zentrumsgebieten wechseln Besucherinnen und Besucher häufiger die Verkehrsmittel als die Stadtzürcher. 57 Prozent der Fussstrecken von Vollzeitbeschäftigten entfallen auf die Zentrumsgebiete.

31 Prozent der Fussstrecken auf Zürcher Stadtgebiet sind reine Fusswege. Sie haben im Durchschnitt eine Länge von 500 Metern und dauern neuneinhalb Minuten. 42 Prozent der Fusswege werden während der Freizeit zurückgelegt. Von allen Wegzwecken wird mit einem Anteil von 40 Prozent am ehesten das Einkaufen ganz zu Fuss erledigt. Kinder von 6 bis 15 Jahren sowie Pensionierte bewältigen einen überproportional hohen Anteil der Wege zu Fuss. Am häufigsten fallen diese Wege zwischen den Zentrums- und Wohngebieten an. Auch sie dienen vorwiegend dem Einkauf.

69 Prozent aller in der Stadt Zürich zu Fuss zurückgelegten Wegstrecken sind Zubringeretappen zu anderen Verkehrsmitteln. Sie haben im Durchschnitt eine Länge von 300 Metern und dauern fünf Minuten. Die meisten Zubringeretappen führen zum Tram, knapp gefolgt von Bahn und Bus. Immerhin noch jede sechste Zubringeretappe wird durch eine Autofahrt ausgelöst.

Pro Kopf und Tag werden im Mittel knapp zwei Kilometer in 23 Minuten zu Fuss zurückgelegt. Frauen gehen weiter und länger als Männer – nach Altersklassen gilt dies für die Jüngsten und die Ältesten.

## ABSTRACT

Zurich is an attractive city. On the one hand, over and above the roughly 370,000 town residents, some 200,000 people spend their working days here. Another 100,000 visitors arrive in Zurich to shop or to spend their leisure time in the town. On the other hand, many Zurich residents leave the town every day, either because they work beyond the city limits, or for leisure purposes.

Of course Zurich has its daily morning and evening rush hours. However, on the basis of accumulated distances covered, leisure activities may be termed the main reason for travelling. Such pursuits often prompt people to travel longer distances to out-of-town destinations. Conversely, shopping is a short-distance activity in the City of Zurich; no longer-distance travel is required here, and shopping is often combined with other activities.

Happily, the town's public transport system handles a very large share of the overall distances travelled (58.9 per cent as opposed to 20.5 per cent for Switzerland as a whole). This is accomplished on the one hand by the tram and bus services within the town, on the other hand by the services that connect central Zurich with destinations outside the town, and vice versa. In contrast, the car is the more popular form of transport on the routes that connect the city fringes with the rest of Switzerland. In view of the recorded average speeds, this preference for car travel would seem to be a sensible one: regardless of distances travelled, the highest average speeds are achieved by way of individual motor vehicle transport. It is nevertheless remarkable that bicycles are not used more frequently, especially in view of the fact that this form of transport is, on average and on distances up to 10 km, faster than public transport – the latter's higher maximum speed only begins to pay dividends when the distances are longer.

A total of 47 per cent of all journey sections with starting and destination points within the town itself are covered on foot, which means that walking as a means of transport plays a very significant role in the City of Zurich. Zurich's mobility strategy promotes walking by providing a continuous and safe network of pedestrian walkways, by creating attractive public

spaces and by enhancing the image and acceptance of walking as an established and distinctive mode of transport.

In absolute terms, most pedestrian traffic takes place in the central urban areas; however, measured relative to all means of transport, its share is 68 per cent and 75 per cent in residential sections of the town. More than one third of all pedestrian travel within the City of Zurich can be attributed to persons from out of town. Unsurprisingly, these visitors use this mode of transport primarily in the central parts of the town, which is where just under two thirds of all pedestrian traffic is attributable to persons from outside of Zurich. In the central parts of Zurich, visitors change from one means of transport to another more often than the town residents. 57 per cent of all pedestrian travel by full-time employees occurs in the central urban areas.

On-foot-only journeys make up 31 per cent of foot travel within the Zurich city limits. On average they are 500 metres long and take nine and a half minutes. 42 per cent of the foot journeys are made during leisure time. Of all journey purposes, shopping is most likely to be the main reason – 40 per cent – for on-foot-only journeys. Children aged 6 to 15 and retirees are responsible for an over-proportionally large share of foot journeys, most frequently between the central town area and the residential areas. These journeys are made primarily for shopping purposes.

69 per cent of all on-foot journey distances within the City of Zurich are covered to reach other means of transport. The average distance is 300 metres and the average walking time five minutes. A tram stop is the number one destination of these on-foot journey sections, closely followed by a railway station or a bus stop. One in six of such sections occurs in combination with car travel.

On average and per day, each person covers just under two kilometres on foot in 23 minutes. Women walk longer distances and for longer periods of time than men – broken down by age groups, this applies to the youngest and the oldest groups.

- 1 Für einen Überblick über die Ergebnisse siehe Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2005) bzw. Statistik Stadt Zürich (2007).

Die Bedeutung des Verkehrs ist im Laufe der letzten Jahrzehnte kontinuierlich gewachsen. Die Mobilität von Menschen und Waren ist eine wesentliche Voraussetzung für die Effizienz der modernen arbeitsteiligen Wirtschaft. Gleichzeitig schreitet die Entflechtung von Wohnen und Arbeiten voran. Doch nicht nur wirtschaftlich wird die Mobilität immer wichtiger, sondern auch emotional, das heisst überall dort, wo es um die individuelle Freiheit geht. Die Teilnahme am Verkehr bedeutet gewissermassen die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dies äussert sich unter anderem darin, dass die Freizeit inzwischen der wichtigste Verkehrszweck geworden ist. Neunzig Prozent der Zürcher Bevölkerung gelten als mobil, was sich daran ablesen lässt, dass sie am Stichtag der Befragung (siehe Kasten) mindestens ein Mal das Haus verlassen haben. Ausdruck dieser Mobilität sind die zurückgelegten Verkehrswege, die sich durch ihren Start- und Zielort ebenso kennzeichnen wie durch ihren Zeitpunkt, die Dauer, das benutzte Verkehrsmittel und den Transportzweck. Diese Verkehrsströme abzubilden, ist das Ziel der vorliegenden Publikation. Weil 40 Prozent des Verkehrs in der Stadt Zürich von Auswärtigen verursacht werden, kommt das Territorialprinzip zur Anwen-

dung. Das bedeutet, dass nicht nur der Verkehr der Zürcher Bevölkerung untersucht wird, sondern sämtlicher Verkehr, der seinen Start- und/oder Zielort in der Stadt Zürich hat. Der verwendete Datensatz ermöglicht es, den Binnenverkehr von dem Verkehr über die Stadtgrenze hinweg zu unterscheiden. Um ein verfeinertes Bild des Zürcher Stadtverkehrs zu gewinnen, werden die Verkehrsströme im Stadtkern und in den Aussenquartieren getrennt analysiert. Einen Spezialfall bildet der Fussverkehr: 47 Prozent aller zurückgelegten Etappen mit Start und Ziel auf Zürcher Stadtgebiet sind Fussstapen. Dem Fussverkehr kommt somit im städtischen Personenverkehr eine tragende Rolle zu. Er ist in hohem Mass nachhaltig und ermöglicht fast allen Menschen eine selbständige Teilnahme an der Mobilität. Er verbindet die verschiedenen Verkehrsmittel und hält das Verkehrssystem zusammen. Die englische Sprache kennt dafür die bildhafte Formulierung: «walking is the glue of the transport system». Deshalb gelten für den Fussverkehr andere Bedingungen als für die übrigen Verkehrsmittel. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, aber auch um die Lücke bisheriger Untersuchungen zu füllen, ist dem Fussverkehr ein eigenes Kapitel gewidmet.

---

#### Die verwendeten Daten: Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

Seit 1974 wird in der Schweiz alle fünf Jahre die statistische Erhebung des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Im Jahr 2005 wurden schweizweit 31950 Haushalte bzw. 33390 Einzelpersonen telefonisch zu folgenden Schwerpunkten befragt: Besitz von Fahrzeugen, Führerausweisen und Abonnementen; tägliches Verkehrsaufkommen (aufgesuchte Orte, Anzahl Wege, Zeitaufwand, Distanzen); Verkehrszwecke und Verkehrsmittelnutzung; Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen; Einstellung zur Verkehrspolitik.<sup>1</sup> Die erhobenen Daten ermöglichen ein detailliertes Bild des Personenverkehrs in der Schweiz. Sie dienen als statistische Grundlagen für die Vorbereitung und Erfolgskontrolle politischer Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Raum, Energie und Umwelt, aber auch zur vertieften Analyse der nationalen oder regionalen Verkehrsentwicklung.

Der Datensatz des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten ist geo-referenziert: Den Etappenstart- und Zielorten werden gemäss schweizerischer Landesvermessung eindeutige Koordinaten zugewiesen. Mittels GIS-Prozeduren lassen sich diese Punkte auf einer Karte visualisieren und anhand frei gewählter Gebiete räumlich getrennt analysieren.

---

## 2 VERKEHRSSTRÖME IN DER STADT ZÜRICH

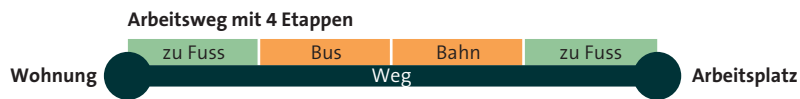
### 2.1

#### Der Untersuchungsraum

Das Kapitel gibt einen Überblick über die Verkehrsströme. Untersucht werden alle Verkehrswege, die ihren Start- oder Zielort in der Stadt haben (8286 Fälle). Um die Unterschiede beim Verkehr innerhalb der Stadt besser abbilden zu können, wird diese zusätzlich in eine Kernzone und den Stadtrand unterteilt. G\_2.1 stellt die möglichen Verbindungsarten dar. Die Breite der Verbindungslinien ist proportional zu den untersuchten Fällen und damit auch ungefähr proportional zum tatsächlichen Verkehrsaufkommen. Zugunsten der Übersichtlichkeit werden

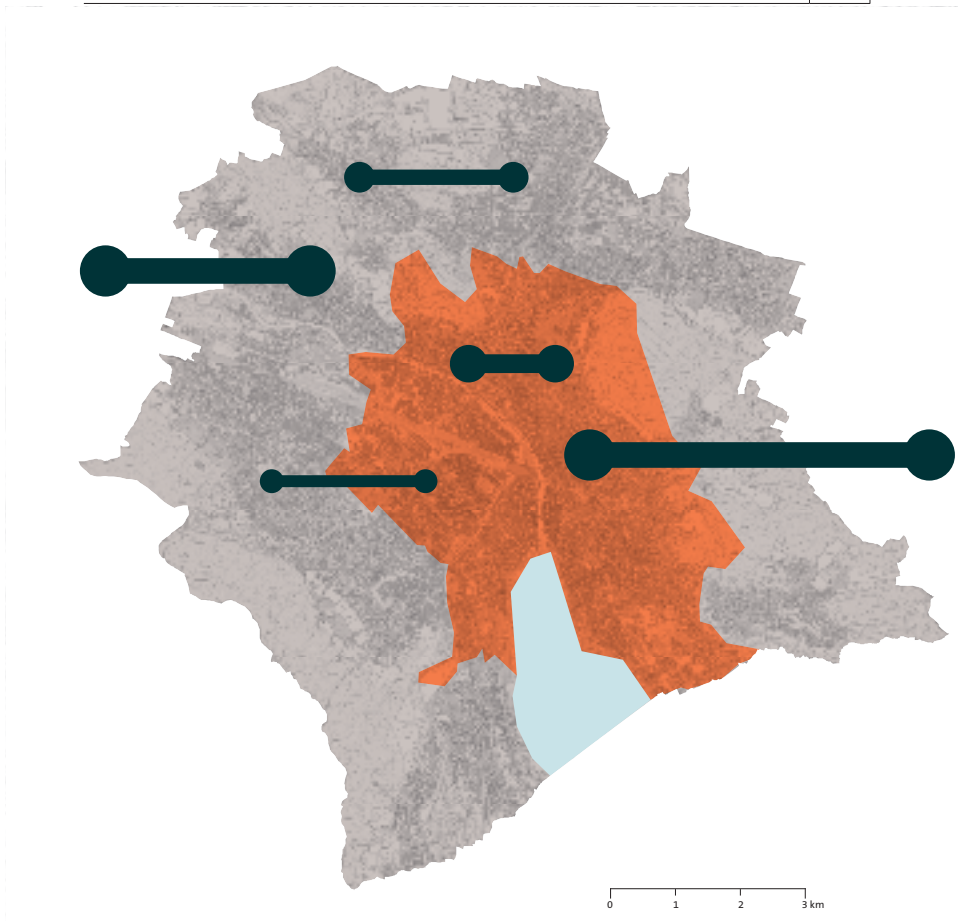
die Verkehrsströme in diesem Kapitel nach Möglichkeit zusammengefasst.

Die Erhebungsmethode des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten folgt dem Etappenkonzept: Ort und Zeitpunkt von Etappenstart und -ziel, Verkehrsmittel, Distanz, Dauer und Zweck jeder Etappe werden festgehalten und rückwirkend zu Wegen zusammengeführt. Dabei bestimmt die letzte Etappe den Wegzweck. Dieses Konzept kann beispielhaft dargestellt werden:



**Zurückgelegte Wege**  
 ► nach Verkehrsart, 2005

G\_2.1



## 2.2

2 Der Median ist ein Mass zur Beschreibung einer Häufigkeitsverteilung. Zu dessen Ermittlung werden alle Werte der Grösse nach sortiert. Der mittlere Wert ist der Median, welcher sich im Vergleich zum bekannteren arithmetischen Mittel resistenter gegenüber Ausreissern (einzelne niedrige oder hohe Werte, welche den Mittelwert in die betreffende Richtung verschieben) erweist. Bei allen in dieser Untersuchung ausgewiesenen Mittelwerten handelt es sich um den Median.

### Verkehrszweck

Bereits um 7.00 Uhr erreicht der morgendliche Arbeitsverkehr, der in die Stadt rollt, seine Spitze. Gleichzeitig findet auch eine Bewegung in die Gegenrichtung statt: Viele Stadtzürcher fahren zu ihrem Arbeitsplatz ausserhalb der Stadt Zürich (G\_2.2). Die Arbeitswege, welche die Stadtgrenze überqueren, sind im Mittel (Median)<sup>2</sup> 21 Kilometer lang und beanspruchen 40 Minuten (T\_2.1). Zu etwas mehr Schlaf kommen all jene, die in der Stadt Zürich nicht nur wohnen, sondern auch arbeiten. Ihr Arbeitsweg ist mit durchschnittlich 3,3 Kilometern massiv kürzer, und sie benötigen durchschnittlich nur 15 Minuten, um ihren Arbeitsort zu erreichen. Daher verwundert es nicht, dass die Spitze des Binnenverkehrs am Morgen eine Stunde später erreicht wird als jene des Verkehrs über die Stadtgrenze hinweg. Eine Eigenart des Arbeitsverkehrs ist die massive Mittagsspitze. Dass diese nicht wie am Morgen und Abend zu Verkehrsstaus führt, rührt daher, dass es sich um Essenswege handelt. Dies sind meistens nur kurze Fusswege, welche sich beim Verkehr über die Stadtgrenze nicht niederschlagen (G\_2.6).

Um 8.00 Uhr, also in vielen Fällen später als die arbeitende Bevölkerung, sind die Menschen auf dem Weg zu ihrer Ausbildungsstätte. Im Vergleich zum Arbeitsverkehr ist das Aufkommen allerdings gering (Anteil am Gesamtverkehr: 7,5%), und es zeigt sich ein unterschiedlicher Tagesverlauf: Da in vielen Schulen der Unterricht bereits am Mittag zu Ende ist,

nimmt das Aufkommen über den Nachmittag verteilt langsam ab.

Die angesprochene Spitze über Mittag ist teilweise auch beim Freizeitverkehr sichtbar. Das hat zwei Gründe: Einerseits sind die Wege ins Restaurant per Definition Freizeitwege. Erst der Rückweg zum Arbeitsplatz wird als Arbeitsverkehr erfasst. Andererseits nutzen viele die Mittagspause, um einer Freizeitbeschäftigung nachzugehen. Dabei werden vor allem Binnenwege zurückgelegt. Erst nach Arbeit oder Ausbildung werden viele grenzüberschreitende Freizeitwege unternommen; man fährt ins Grüne oder kommt in die Stadt, um eine der zahlreichen Kultureinrichtungen zu besuchen.

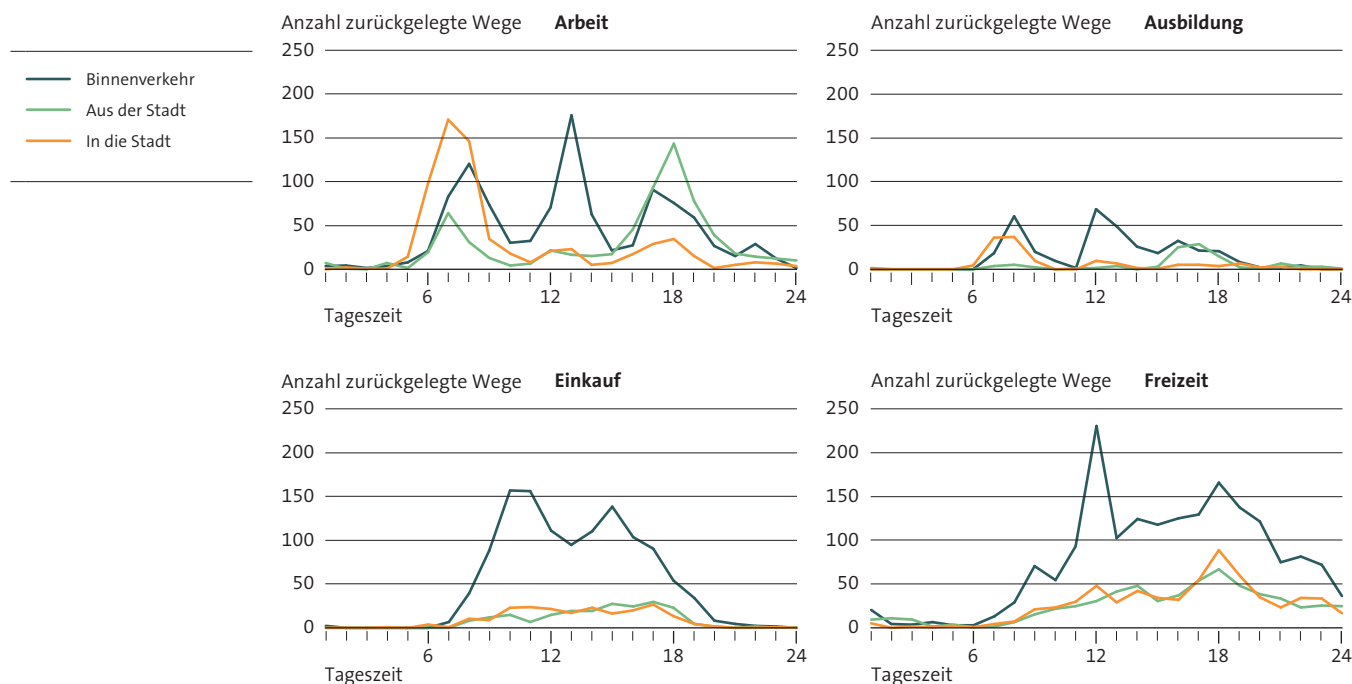
Ein weiterer wichtiger Verkehrsfaktor ist das Einkaufen. Dabei verhält sich der Einkaufsverkehr komplementär zum Arbeits- und Schulverkehr: Die erste Spitze am Morgen wird erst gegen 10.00 Uhr erreicht. Die Menschen gehen vorzugsweise erst nach der morgendlichen Rushhour einkaufen. Bis zum späteren Nachmittag bleibt das Einkaufen ein wichtiger Verkehrszweck. Ein kleiner Einbruch findet nur über Mittag statt. Man lässt den hungrigen Arbeiterinnen und Arbeitern den Vortritt in den Geschäften.

Grafik G\_2.2 zeigt den Anteil der Bevölkerung, der zu einer bestimmten Tageszeit in der Stadt Zürich unterwegs ist. Die Grafik gibt somit einen Hinweis auf die Belastung des Verkehrssystems.

#### Zurückgelegte Wege im Tagesverlauf

► nach Verkehrszweck und Verkehrsart, 2005

G\_2.2



Die unterschiedliche Höhe des Verkehrsaufkommens weist bereits darauf hin, dass es bezüglich der mengenmässigen Bedeutung der Verkehrszwecke Unterschiede gibt. Obwohl der Arbeits- und Ausbildungsverkehr für die Rushhour am Morgen und Abend verantwortlich ist, werden in Zürich die meisten Wege in der Freizeit unternommen. Dies gilt für sämtliche Verkehrsbeziehungen der Stadt Zürich ausser für jene Verkehrswege, die den Stadtkern mit Start- oder Zielorten ausserhalb der Stadt verbinden (G\_2.3). Besonders ausgeprägt ist die Dominanz am Wochenende (G\_2.5). Sowohl bei den Binnenwegen wie beim Verkehr über die Stadtgrenze werden mehr als ein Drittel der Wege für Freizeitaktivitäten zurückgelegt. Diese Wege nehmen im Durchschnitt mehr Zeit in Anspruch als jene mit einem anderen Verkehrszweck, obwohl sie nicht länger sind.

Ebenfalls sehr bedeutend für den städtischen Verkehr ist das Einkaufen: 28 Prozent der Wege innerhalb der Innenstadt bzw. 27 Prozent im Stadtrandgürtel werden zu diesem Zweck unternommen. Viel geringer ist die Bedeutung des Einkaufens hingegen beim Verkehr über die Stadtgrenze hinweg: Die Menschen nehmen für Besorgungen keine unnötig langen Wege in Kauf. Der urbane Raum zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass er eine hohe Dichte an Einkaufsmöglichkeiten bietet. Daher ist es auch nicht nötig, für den Einkauf lange Strecken zurückzulegen. Einkäufe werden häufig mit anderen Tätigkeiten verbunden. Entsprechend hat das Einkaufen primär im innerstädtischen Verkehr grosses Gewicht, und die Einkaufswege sind im Durchschnitt sehr kurz (1,3 km). Fast 40 Prozent der Einkaufswege sind sogar kürzer als ein Kilometer (G\_2.4).

**Median der Wegzeit und Distanz**

► nach Verkehrszweck und Verkehrsart, 2005

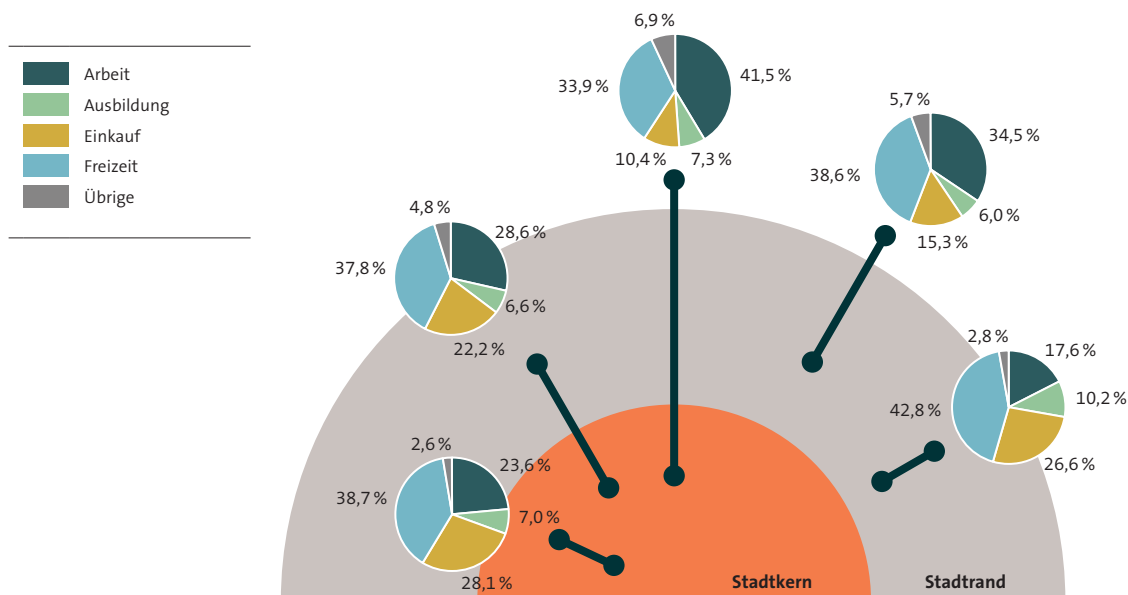
T\_2.1

	Distanz (Kilometer)		Wegzeit (Minuten)	
	Binnenverkehr	Verkehr über die Stadtgrenze	Binnenverkehr	Verkehr über die Stadtgrenze
<b>Insgesamt</b>	<b>2,0</b>	<b>21,6</b>	<b>15</b>	<b>45</b>
Arbeit	3,3	21,0	15	40
Ausbildung	1,0	25,1	15	52
Einkauf	1,3	15,0	12	30
Freizeit	2,5	22,6	19	45

**Verkehrszweck**

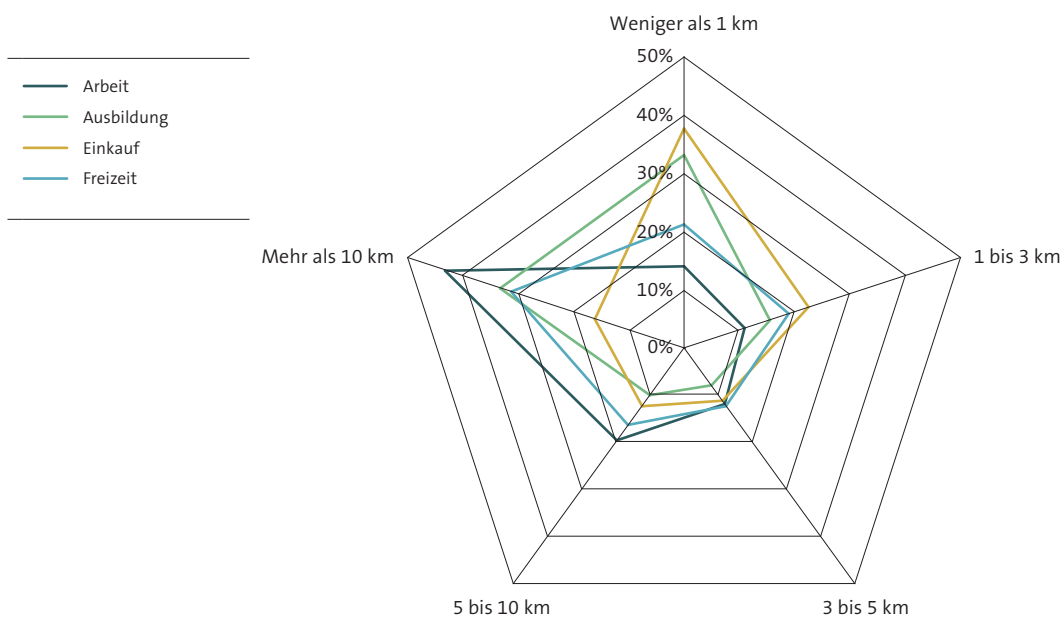
► nach Verkehrsart, 2005

G\_2.3

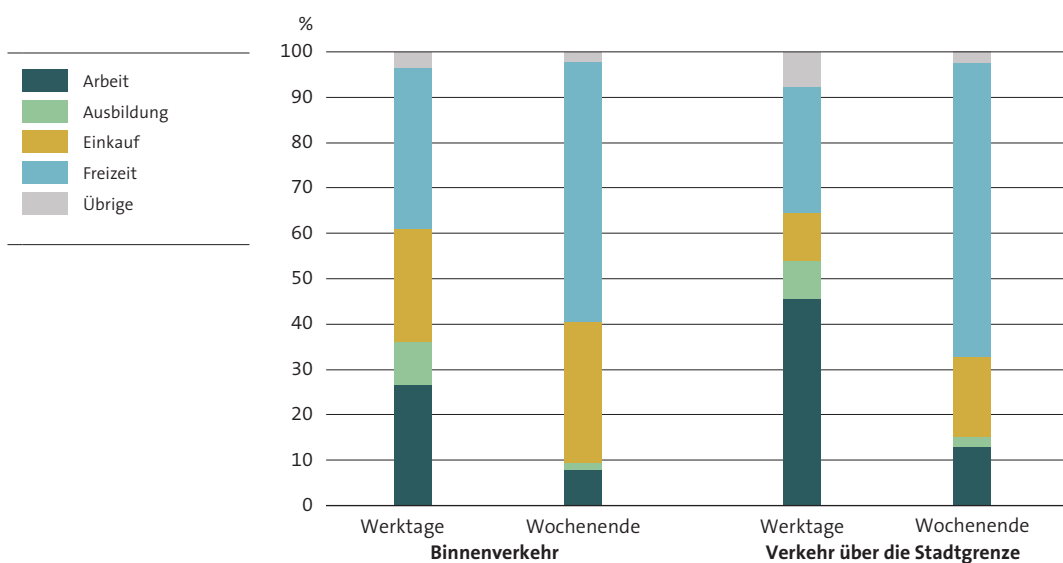




**Distanzprofil**  
 ► nach Verkehrszweck, 2005 6\_2.4



**Verkehrszweck**  
 ► nach Wochentag und Verkehrsart, 2005 6\_2.5



## 2.3

3 Als «Verkehrsmittel» wird in diesem Kapitel jenes Fahrzeug bezeichnet, das den grössten Anteil an der Gesamtdistanz eines zurückgelegten Weges hat (siehe auch Glossar).

### Verkehrsmittel

Die Stadt Zürich zeichnet sich durch ein – auch im internationalen Vergleich – herausragendes Angebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) aus. Es ist daher nicht erstaunlich, dass dieser einen sehr hohen Anteil an der zurückgelegten Gesamtdistanz hat (58,9% der Verkehrswege gegenüber 20,5% schweizweit).

Welches Verkehrsmittel hauptsächlich<sup>3</sup> benutzt wird, hängt neben der Verfügbarkeit mit der zurückgelegten Distanz zusammen (G\_2.6). Fast ein Drittel der Binnenwege sind Fusswege bis zu einem Kilometer Länge. Dabei handelt es sich, wie bereits angesprochen, häufig um Essenswege über Mittag oder um Einkaufswege. Natürlich werden innerhalb der

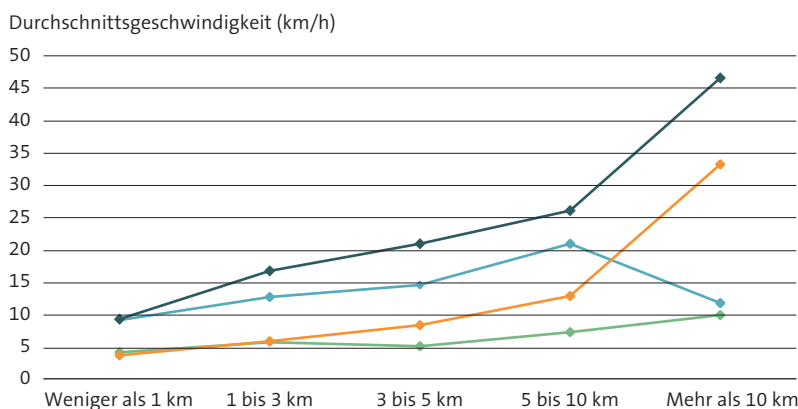
Stadtgrenze auch viele Wege unternommen, die drei oder mehr Kilometer lang sind. Auf diesen dominiert der öffentliche Verkehr. Mit dem Velo werden im Vergleich wenige Verkehrswege zurückgelegt, obwohl die Stadt Zürich über ein gut ausgebautes Netz von Radwegen verfügt.

Grundsätzlich anders ist die Situation beim Verkehr, der über die Stadtgrenze hinweg führt. Fast das gesamte Aufkommen entfällt auf Strecken von mehr als 5 km Länge, auf denen der ÖV und der MIV (motorisierter Individualverkehr) die hauptsächlichen Verkehrsmittel sind.

**Hauptverkehrsmittel und Distanzkategorie** G\_2.6  
 ► nach Verkehrsart, 2005

	Binnenverkehr (%)				Verkehr über die Stadtgrenze (%)			
	Fuss	Velo	ÖV	MIV	Fuss	Velo	ÖV	MIV
Weniger als 1 km	31,4	2,0	0,5	2,6	0,2	0,0	0,0	0,2
1 bis 3 km	8,8	2,4	7,0	5,1	0,3	0,2	0,5	1,0
3 bis 5 km	2,0	1,3	7,5	4,7	0,0	0,0	0,6	2,8
5 bis 10 km	1,7	0,4	10,3	5,6	0,1	0,8	4,4	10,0
Mehr als 10 km	0,8	0,2	2,9	2,7	0,2	0,1	37,0	41,7

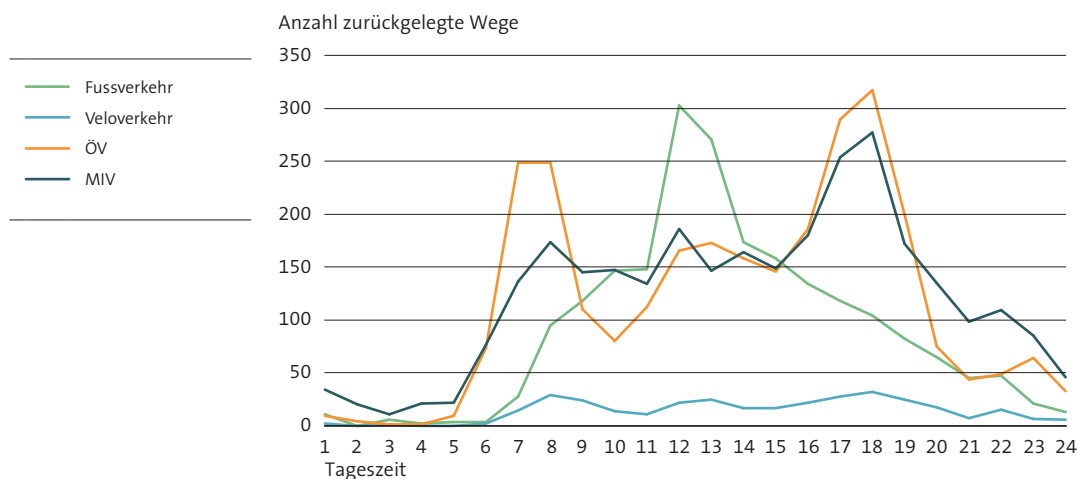
**Durchschnittsgeschwindigkeit** G\_2.7  
 ► nach Verkehrsmittel und Distanzkategorie, 2005



Angesichts der erreichten Durchschnittsgeschwindigkeiten scheint es durchaus vernünftig, dem motorisierten Individualverkehr den Vorzug zu geben (G\_2.7). Unabhängig von der zurückgelegten Strecke werden mit dem Auto bzw. Motorrad und Mofa die höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten (inklusive Umsteigezeiten) erreicht. Es ist jedoch erstaunlich, dass das Velo nicht häufiger eingesetzt wird. Bis zu einer Strecke von 10 Kilometern ist man damit (im Durchschnitt) nämlich schneller unterwegs als mit dem öffentlichen Verkehr, der seine höhere Maximalgeschwindigkeit erst bei einer längeren Strecke ausspielen kann. Dafür verantwortlich ist der Umstand, dass beim ÖV relativ viel Zeit fürs Umsteigen verloren geht. Mit dem Velo und Auto werden mehr Komfortwege (nur ein Verkehrsmittel kommt zum Einsatz) absolviert.

Aus dem Umstand, dass je nach Zweck andere Verkehrsmittel bevorzugt werden, ergibt sich beim Tagesverlauf ein typisches Bild (G\_2.8). Arbeitswege mit den Spitzen am Morgen und Abend werden zu einem grossen Teil mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem motorisierten Individualverkehr bewältigt. Aber auch zwischen diesen Gipfeln sind ÖV und MIV gemessen am Wegaufkommen die wichtigsten Verkehrsmittel im Raum Zürich. Einzig für kurze Wege – etwa dem Gang zum Restaurant über Mittag – bevorzugen viele Menschen die eigenen Füsse. Das Velo fristet hingegen ein Mauerblümchendasein und hat im gesamtstädtischen Verkehr nur eine geringe Bedeutung. Dies ist erstaunlich, verfügen doch knapp 70 Prozent der befragten Personen über ein Velo.

**Zurückgelegte Wege im Tagesverlauf** G\_2.8  
 ► nach Hauptverkehrsmittel, 2005



**Verfügbarkeit von Auto und Velo** T\_2.2  
 ► nach benutztem Hauptverkehrsmittel, 2005

	Auto				Velo			
	total	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar	total	immer verfügbar	nach Absprache verfügbar	nicht verfügbar
<b>Insgesamt</b>	<b>100,0</b>	<b>64,9</b>	<b>26,0</b>	<b>9,1</b>	<b>100,0</b>	<b>69,8</b>	<b>5,3</b>	<b>24,9</b>
Zu Fuss	100,0	56,4	28,7	14,9	100,0	66,6	5,8	27,5
Velo	100,0	47,4	37,8	14,8	100,0	100,0	0,0	0,0
ÖV	100,0	44,1	41,7	14,2	100,0	70,0	4,9	25,2
MIV	100,0	85,8	12,3	1,9	100,0	68,1	6,0	25,9

Neben den verfügbaren Verkehrsmitteln (T\_2.2) sind Verkehrsraum und -zweck wichtige Faktoren bei der Verkehrsmittelwahl. Bei den innerstädtischen Verkehrswegen hat der Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) einen Anteil von 40 bis über 60 Prozent. Am wichtigsten ist er beim Verkehrszweck «Ausbildung und Schule» (G\_2.9). Dies liegt daran, dass viele Schüler und Studenten über kein Auto verfügen. Die Verkehrsströme über die Stadtgrenze hinweg teilen sich der ÖV und der MIV, allerdings mit klarem «Vorteil» für das Auto. Vor allem Freizeit- und Ein-

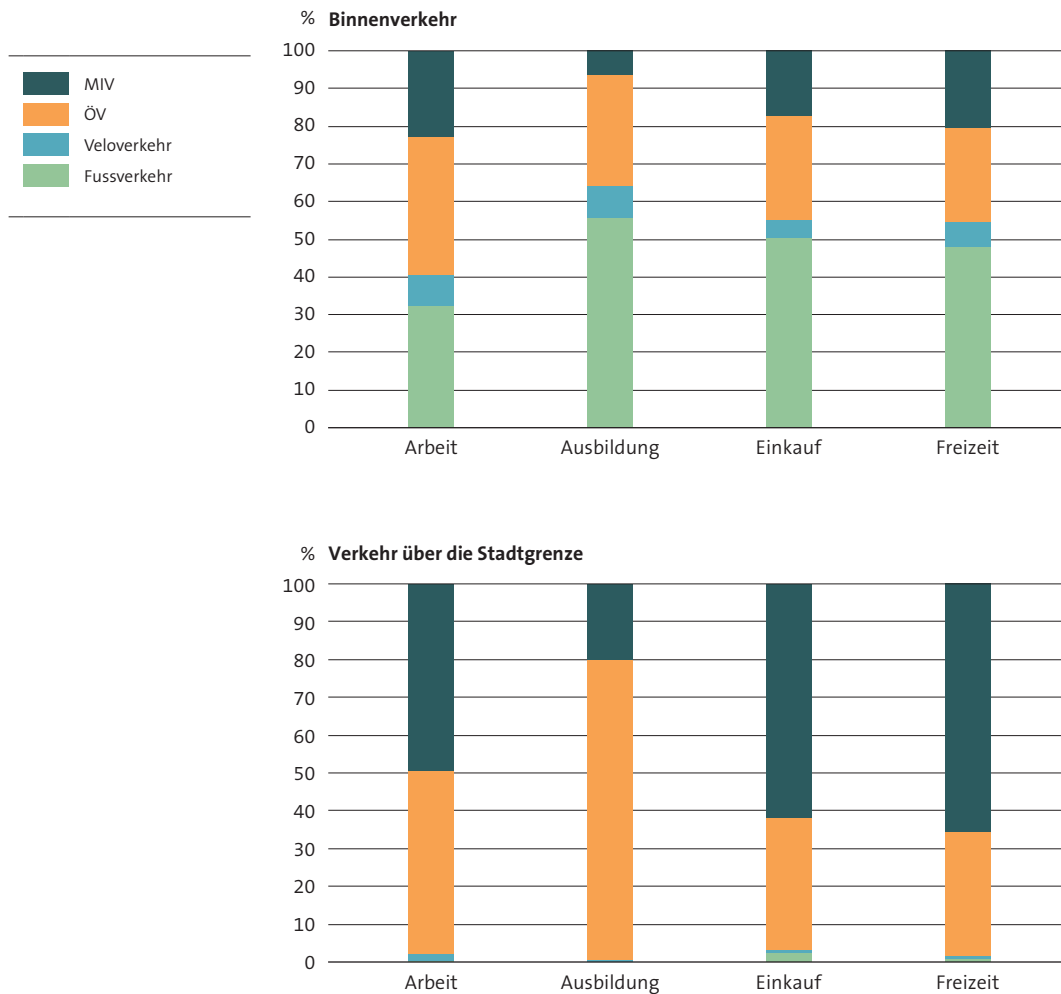
kaufswege werden bevorzugt mit dem Auto zurückgelegt, gerade weil sie häufig am Wochenende stattfinden (G\_2.5).

Bei Verkehrswegen, die ihren Start- und Zielort im Stadtkern haben (und daher in vielen Fällen relativ kurz sind), sind die Füße das wichtigste Verkehrsmittel. Knapp ein Drittel dieser Verkehrswege entfällt auf den ÖV. Für Fahrten am Rande der Stadt wird hingegen das Auto dem ÖV häufiger vorgezogen. Der Grund ist das weniger dicht gewobene Netz des ÖV in den Stadtrandgebieten. Beim Verkehrs-

**Hauptverkehrsmittel**

► nach Verkehrszweck und Verkehrsart, 2005

G\_2.9



4 Tiefbauamt der Stadt Zürich (2002).

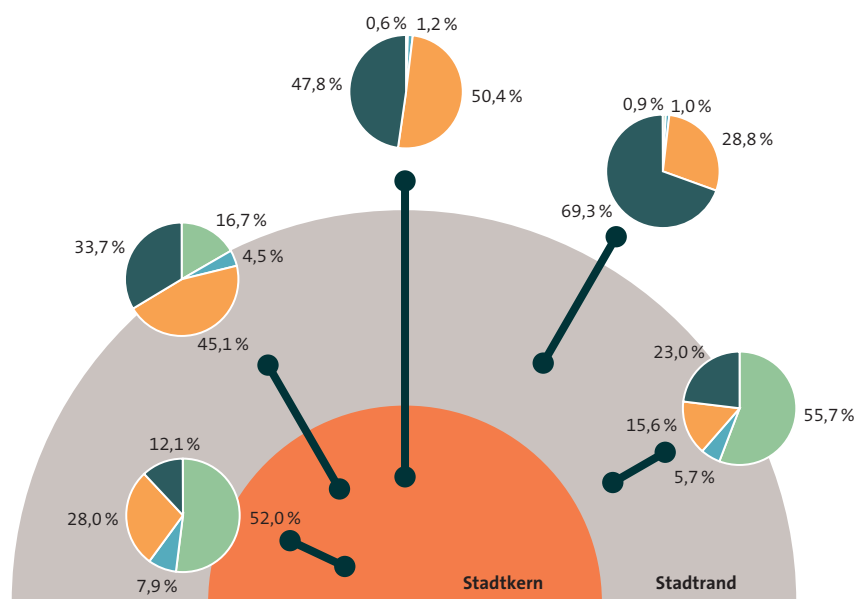
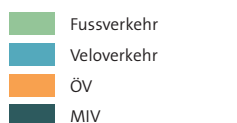
austausch zwischen dem Stadtrand und dem Stadtkern dominieren, wie bei den Fahrten über die Stadtgrenze hinaus, der MIV und der ÖV. Allerdings wird gut ein Fünftel der Wege zu Fuss bzw. im Velosattel absolviert. Beim Austausch der Stadt Zürich mit der übrigen Schweiz hat der Langsamverkehr keine Bedeutung. Wer direkt in die Innenstadt fährt oder aus der Innenstadt die Stadt Zürich verlässt, macht dies häufiger mit dem Zug als mit dem Auto. Auf den Strecken, die den Stadtrand mit der übrigen Schweiz verbinden, ist hingegen das Auto das beliebtere Ver-

kehrsmittel. Das hat mehrere Gründe: Wer von ausserhalb in die Stadt Zürich fährt, findet via Hauptbahnhof einen schnellen Weg in die Innenstadt. Führt der Weg dagegen an den Stadtrand, gibt es in vielen Fällen keine direkte Verbindung, sondern man muss ebenfalls über den Hauptbahnhof fahren, um danach noch das Tram oder einen Bus zu besteigen. In die umgekehrte Richtung gilt grundsätzlich dasselbe. Kommt hinzu, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtrandquartiere tendenziell häufiger über ein Auto verfügen als jene im Stadtkern.<sup>4</sup>

**Hauptverkehrsmittel**

► nach Verkehrsart, 2005

G\_2.10



## 2.5

### Verkehrsteilnehmer/-innen

Je nach Alter und Geschlecht unterscheiden sich die Mobilitätsbedürfnisse. Schon Kinder unternehmen ähnlich viele Wege wie die Gesamtbevölkerung, diese sind aber kürzer. Daher haben Personen bis 15 Jahre nur einen geringen Anteil am Verkehr, der die Stadtgrenze überquert. Aufgrund des höheren Anteils familienfreundlicher Wohnungen in den Stadtrandgebieten sind Kinder bei Verkehrswegen innerhalb dieser Zone viel häufiger vertreten. Da die Primarschule meistens im Wohnquartier liegt,

fahren Kinder auch selten in den Stadtkern. Diese Gruppe geht – oft auch mangels Alternativen – am häufigsten zu Fuss (G\_2.12)

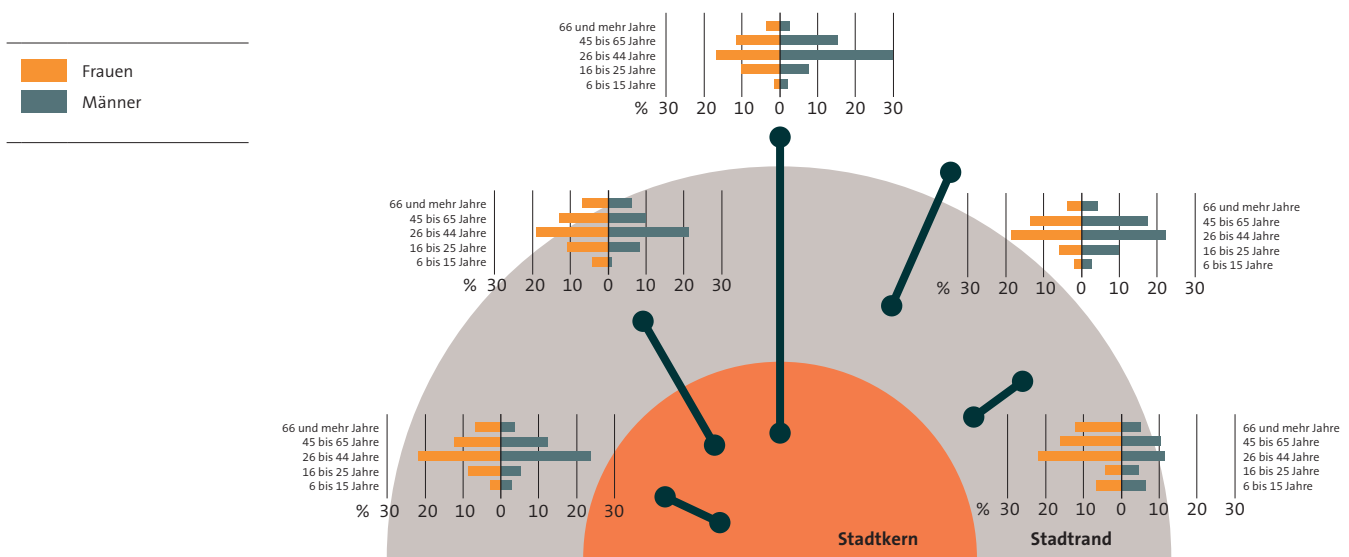
Bereits einen viel höheren Anteil am Verkehr zwischen den untersuchten Gebieten haben die 16- bis 25-Jährigen. Die Ausbildungsstätte liegt oft nicht in der Nähe des Wohnortes, und auch in der Freizeit erhöht sich der Aktionsradius erheblich.

Den grössten Anteil am Wegaufkommen haben die 26- bis 44-Jährigen. Einerseits ist dies die grösste

#### Zurückgelegte Wege

► nach Verkehrsart, Altersklasse und Geschlecht, 2005

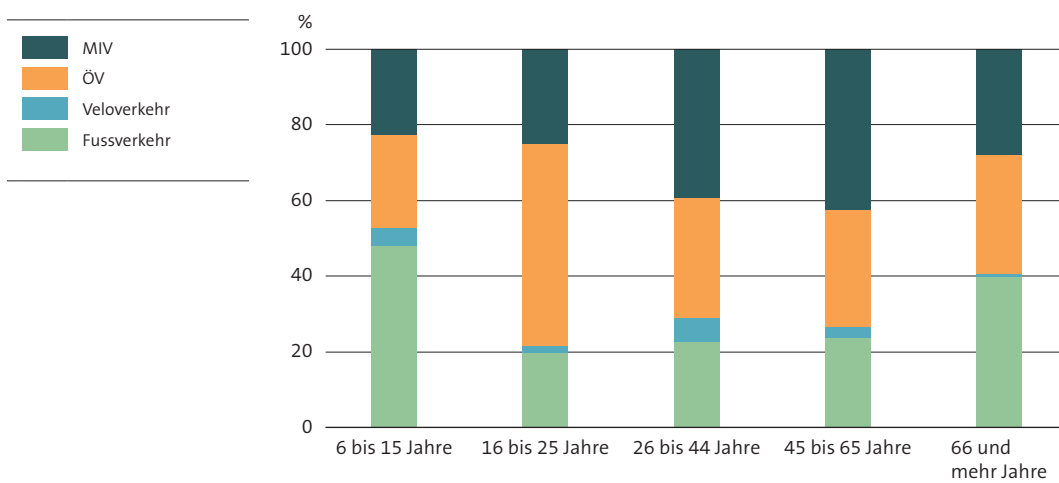
G\_2.11



#### Zurückgelegte Wege

► nach Hauptverkehrsmittel und Altersklasse, 2005

G\_2.12

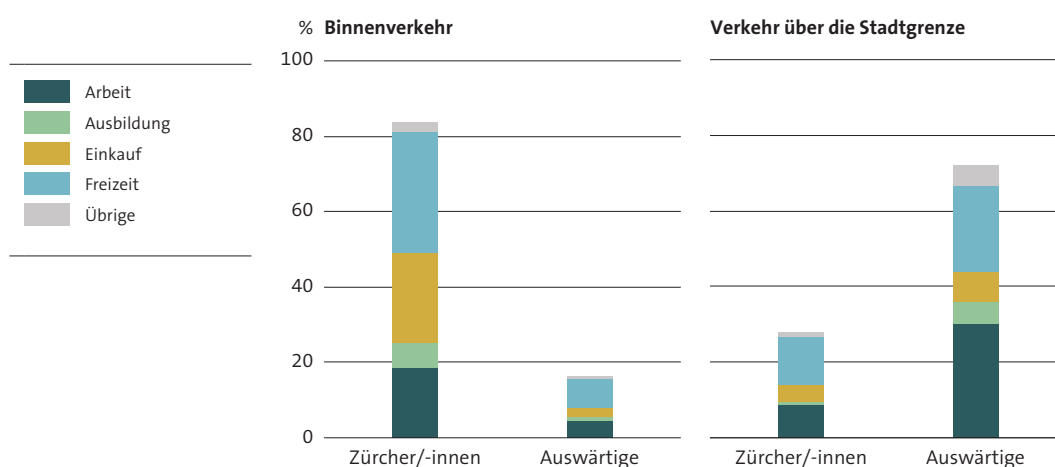


5 Infanger, Kurt; Marconi, Davide (2007).

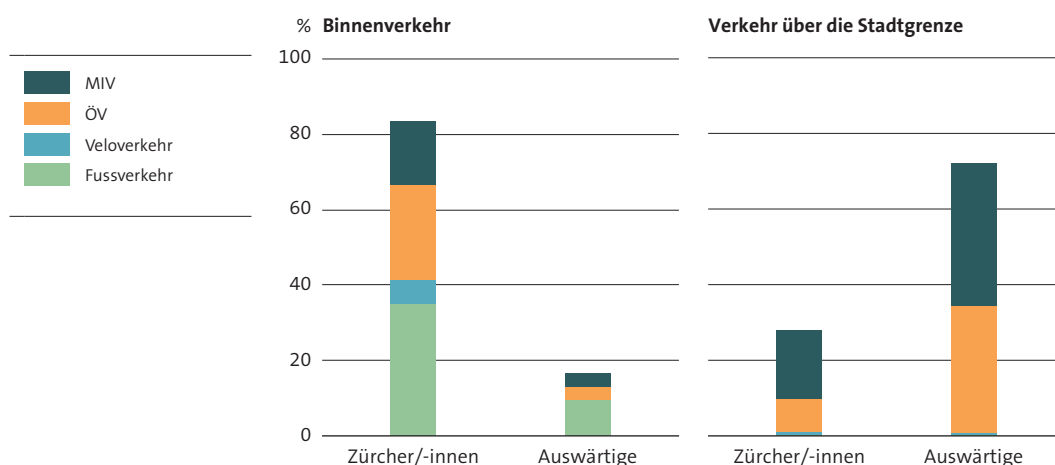
Bevölkerungsgruppe, andererseits ist sie auch am stärksten von der zunehmenden Entflechtung von Wohn- und Arbeitsort betroffen. Es stechen indes Unterschiede zwischen den Geschlechtern ins Auge: An den Wegen, die innerhalb des Stadtrandes absolviert werden, sind die Frauen viel stärker beteiligt, während die Männer eher in den Stadtkern fahren. Diese Unterschiede spiegeln die klassischen Geschlechterrollen, die man etwas überspitzt so formulieren könnte: Die Frauen besorgen den Haushalt und gehen im Quartier einkaufen, während die Männer ins Zentrum zur Arbeit fahren.

Im Vergleich zu den jüngeren Bevölkerungsgruppen können die Rentnerinnen und Rentner ihren Tagesablauf zwar individueller planen, ihre Mobilität wird aber auch zunehmend eingeschränkt. Die Zahl der zurückgelegten Wege und vor allem die Distanzen nehmen ab, was sich in einem geringen Anteil an den Wegen über die Stadtgrenze hinaus und in einem hohen Anteil an den Fusswegen äussert. Allerdings führt der wachsende Motorisierungsgrad der Rentner zu einer höheren Mobilität, die sich vor allem im Freizeitverkehr niederschlägt.<sup>5</sup>

**Verkehrszweck**  
 ► nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen und Verkehrsart, 2005 G\_2.13



**Hauptverkehrsmittel**  
 ► nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen und Verkehrsart, 2005 G\_2.14



In der Einleitung wurde angesprochen, dass 40 Prozent des Verkehrs in der Stadt Zürich von auswärtigen Personen verursacht wird. Dies betrifft natürlich am stärksten die Verkehrswege, welche die Stadtgrenze überqueren (G\_2.13). Die Auswärtigen kommen für Arbeit und Freizeit in die Stadt. Diese Wege

fallen beim Gesamtverkehr stärker ins Gewicht als jene Fahrten, bei denen die Zürcherinnen und Zürcher die Stadt verlassen. Die Auswärtigen legen in der Stadt weniger Wege zu Fuss zurück, da sie bereits mit dem Auto oder dem ÖV angereist sind (mehr dazu in Kapitel 3).

## 3

# ZU FUSS UNTERWEGS

## 3.1

<sup>6</sup> Siehe Glossar.

### Bedeutung und Charakteristik des Fussverkehrs

Das zu Fuss Gehen hat, gemessen an allen realisierten Etappen<sup>6</sup> in der Stadt Zürich, einen Anteil von 47 Prozent. Das heisst, dass etwa drei Mal so viele Fuss- wie Autoetappen oder eineinhalb Mal so viele Etappen zu Fuss als mit öffentlichen Verkehrsmitteln bewältigt werden.

Dieses Kapitel ist der Beschreibung der **Fussstrecken** auf Zürcher Stadtgebiet gewidmet. Die Auswertung umfasst 7461 Fälle. Fussstrecken lassen sich in Fusswege und Zubringeretappen unterscheiden.

Als **Fusswege** gelten jene Strecken, für die kein anderes Verkehrsmittel ausser den eigenen Füßen eingesetzt wird. Vor allem Kinder und ältere Leute gehen täglich auf ihrem Schul- oder Einkaufsweg eine kürzere oder längere Strecke zu Fuss, ohne auf ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen.

**Zubringeretappen** stellen entweder die erste bzw. letzte Verbindung vom Ausgangsort zum Zielort dar oder sie verbinden zwei Verkehrsmittel miteinander. Besonders viele Zubringeretappen fallen in der öffentlichen Transportkette an, wenn zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln (Bahn, Tram oder Bus) umgestiegen wird. Dann kommt neben den Fussmärschen zu oder von der Haltestelle weg noch eine Umsteigeetappe hinzu, falls das Transportmittel nicht am selben Perron gewechselt werden kann. Die kleinste erfasste Etappendistanz für ein Verkehrsmittel beträgt 25 Meter. Wie in Kapitel 2.1 dargestellt wurde, ermöglicht es das Etappenkonzept des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten, all diese Verbindungs- und Zubringeretappen auf einem beliebigen Weg zu identifizieren.

## 3.2

### Fussstrecken nach Gebietsbezug

Fussstrecken in Zentrumsgebieten werden in der vorliegenden Untersuchung als **Z-Strecken** bezeichnet. Zürcher Zentrumsgebiete haben aufgrund ihrer Zentralität und Nutzungsdichte eine urbane räumliche Struktur mit kurzen Verbindungswegen zwischen den wichtigsten Versorgungseinrichtungen. Im Vergleich zur übrigen Zürcher Siedlungsfläche sind Zentrumsgebiete überdurchschnittlich gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. An den zentralsten öffentlichen Plätzen überschneiden sich Linien der S-Bahn mit Tram- und Buslinien. Benutzer des öffentlichen Verkehrs profitieren in Zentrumsgebieten nicht nur von direkten und schnellen Verbindungen, sondern auch von einer höheren Taktfrequenz als in den Wohngebieten.

Die übrige städtische Siedlungsfläche ist strukturell mehrheitlich von der Wohnnutzung geprägt.

Fussstrecken in Wohngebieten werden als **W-Strecken** bezeichnet.

Natürlich bewegen sich die Fussgängerinnen und Fussgänger auch zwischen den Zentrums- und Wohngebieten hin und her – beispielsweise von zu Hause ins lokale Quartierzentrum zum Einkaufen. Fussstrecken zwischen Zentrums- und Wohngebieten werden fortan als **ZW-Strecken** bezeichnet.

Eine Minderheit der Fussgänger spaziert über die Zürcher Stadtgrenze hinaus. Die betreffenden Fussstrecken werden als **G-Strecken** bezeichnet.

Aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsanbindung kommt es zu wesentlichen Abweichungen im lokalen Verkehrsmiteinsatz. Deshalb sind auch das Fussstappenaufkommen und die Charakteristik der Fussstrecken (Fusswege gegenüber Zubringeretappen) ungleich über das Stadtgebiet verteilt.



## Zentrumsgebiete in der Stadt Zürich

► 2008

K\_3.1

**Kreis 1**

- 11 Rathaus
- 12 Hochschulen
- 13 Lindenhof
- 14 City

**Kreis 2**

- 21 Wollishofen
- 23 Leimbach
- 24 Enge

**Kreis 3**

- 31 Alt-Wiedikon
- 33 Friesenberg
- 34 Sihlfeld

**Kreis 4**

- 41 Werd
- 42 Langstrasse
- 44 Hard

**Kreis 5**

- 51 Gewerbeschule
- 52 Escher Wyss

**Kreis 6**

- 61 Unterstrass
- 63 Oberstrass

**Kreis 7**

- 71 Fluntern
- 72 Hottingen
- 73 Hirslanden
- 74 Witikon

**Kreis 8**

- 81 Seefeld
- 82 Mühlebach
- 83 Weinegg

**Kreis 9**

- 91 Albisrieden
- 92 Altstetten

**Kreis 10**

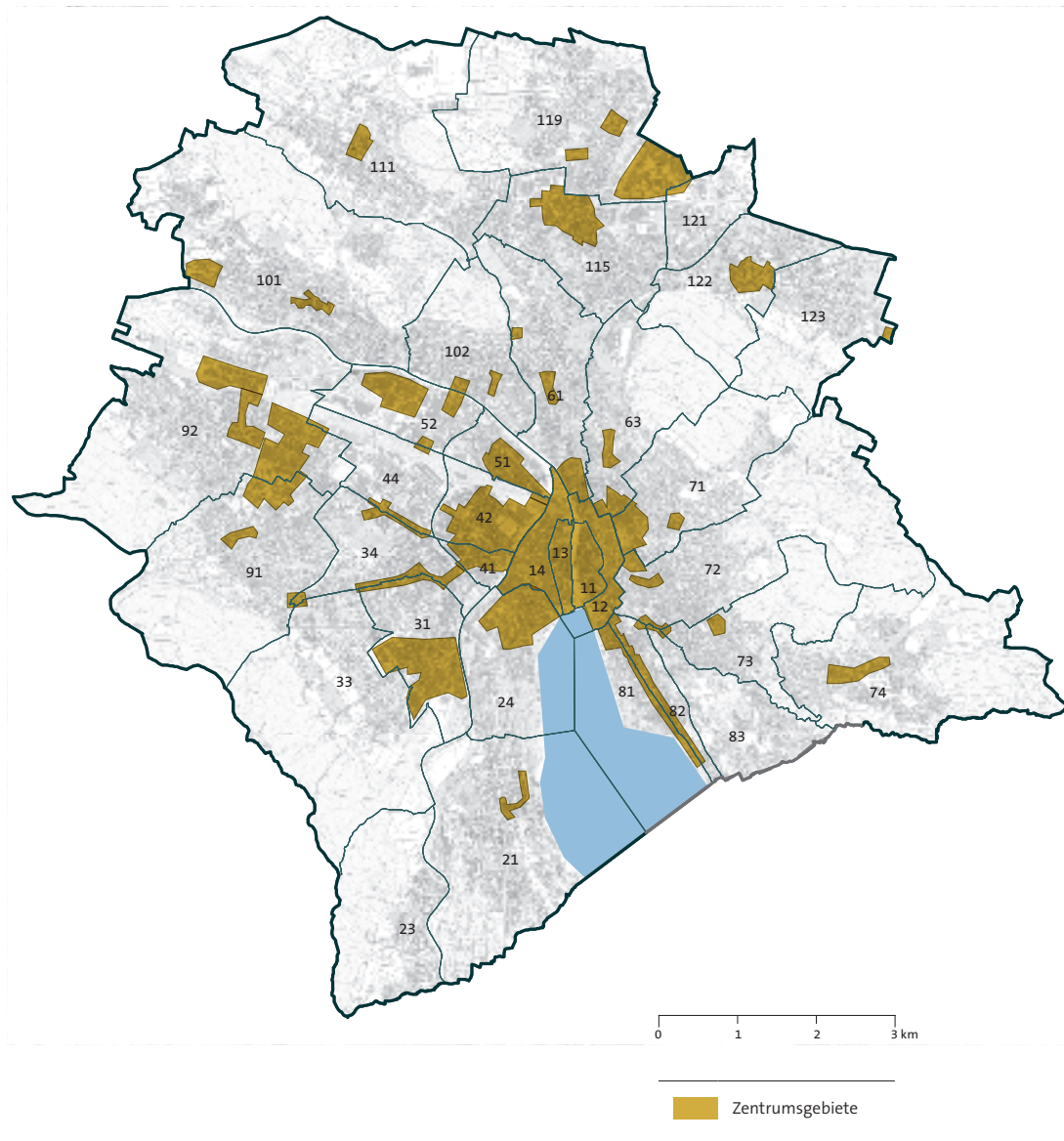
- 101 Höngg
- 102 Wipkingen

**Kreis 11**

- 111 Affoltern
- 115 Oerlikon
- 119 Seebach

**Kreis 12**

- 121 Saatlen
- 122 Schwamendingen-Mitte
- 123 Hirzenbach



Die markierten Zentrumsgebiete decken sich weitgehend mit den im kommunalen Richtplan vermerkten Fussgängerbereichen. Neben der City sind mit Oerlikon und Altstetten zwei weitere Fussgängerbereiche von überregionaler Bedeutung verzeichnet. Die Quartierzentren übernehmen wichtige Verteilungs- und Versorgungsfunktionen für die angrenzenden Wohngebiete. Ergänzend zu den Fussgängerbereichen wurden wichtige Zürcher Dienstleistungszentren wie Leutschenbach, Zürich West, Letzi, Binz und das Hochschulgebiet ebenfalls den Zentrumsgebieten zugerechnet.

## 3.3

## Länge und Dauer von Fussstrecken

Eine mittlere Fussstrecke auf Zürcher Stadtgebiet misst 390 Meter und dauert fünf Minuten. Dies entspricht etwa der weitesten Distanz, die es (der dichten ÖV-Erschliessung sei Dank) in der Stadt Zürich zur nächstgelegenen Haltestelle zu bewältigen gilt. Pro Kopf und Tag werden zu Fuss im Mittel 1,8 km in 23 Minuten zurückgelegt (Median).

Z-Strecken (Fussstrecken in Zentrumsgebieten) unterscheiden sich im Median weder nach Distanz noch Dauer von W-Strecken (Fussstrecken in Wohngebieten). Zieht man als Vergleichskriterium das arithmetische Mittel hinzu, sind Z-Strecken eindeutig am kürzesten. Allerdings legen Personen, die sich in Zentrumsgebieten bewegen, pro Tag mehrere kurze Fussstrecken zurück, weshalb dort insgesamt pro Kopf weiter und länger zu Fuss gegangen wird als in den Wohngebieten. Die Aneinanderreihung mehrerer kurzer Fussstrecken innerhalb des Tagesverlaufs summiert sich zu einer mittleren Tagesdistanz von knapp 1,9 Kilometern.

ZW-Strecken, also Fussstrecken zwischen Zentrums- und Wohngebieten, führen im Mittel mit 500 Metern etwas weiter, dauern aber ebenfalls nur fünf Minuten. Die mittleren Werte pro Kopf und Tag sind

allerdings deutlich höher als bei den Z- und W-Strecken.

Die über Zürichs Grenze hinausführenden G-Strecken sind länger und nehmen mehr Zeit in Anspruch als die übrigen Vergleichsstrecken. Natürlich überschreitet eine Person nur wenige Male pro Tag Zürichs Stadtgrenze – deshalb führt die mittlere Tagesdistanz mit zwei Kilometern nicht weiter als bei den ZW-Strecken. Auffällig ist die deutlich höhere mittlere Unterwegszeit von über einer halben Stunde. Über die Hintergründe lässt sich nur spekulieren: Vielleicht wird einfach gemüthlicher spaziert als im Stadtzentrum oder zwischendurch gar ein Schwatz gehalten?

Diese wenigen Kennziffern beschreiben, was wir täglich selbst erfahren: Längere Fussmärsche werden in städtischen Gebieten nach Möglichkeit vermieden, und die zu bewältigende Strecke wird vorwiegend mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bestritten. Deshalb machen alle Fussstrecken zwar 47 Prozent am Etappenaufkommen aus, aber nur 13 Prozent an den zurückgelegten Distanzen auf Zürcher Stadtgebiet (G\_3.1)

## Distanz und Dauer von Fussstrecken

► nach Gebietsbezug, 2005

T\_3.1

	Median Fussstrecke (Meter)	Median Streckendauer (Minuten)	Median Tagesdistanz (Meter)	Median Tagesdauer (Minuten)
<b>Stadtgebiet insgesamt</b>	<b>390</b>	<b>5,0</b>	<b>1 800</b>	<b>23,0</b>
Z-Strecken	300	5,0	1 884	23,0
W-Strecken	300	5,0	1 580	21,0
ZW-Strecken	500	5,0	2 000	25,0
G-Strecken	670	15,0	2 000	33,6

7 Die Angaben zu Distanzen und Unterwegszeiten basieren auf Selbstdeklaration der interviewten Personen. Die meisten Fussstrecken sind kurz und dauern im Mittel fünf Minuten. Schätzungswerte und die generell kurzen Fussdistanzen sind der Grund, weshalb der Wert von fünf Minuten für eine mittlere Fussstrecke gehäuft auftaucht.

Frauen gehen im Mittel pro Fussstrecke 340 Meter weit, Männer 400 Meter. Die mittlere Gehzeit beträgt bei Männern wie Frauen fünf Minuten.<sup>7</sup>

Eine einzelne Fussstrecke ist bei Frauen im Mittel zwar kürzer als bei Männern. Da Frauen innerhalb eines Tages aber häufiger zu Fuss gehen als Männer, bewältigen sie täglich 1880 Meter, Männer dagegen nur 1700 Meter. Während Männer im Mittel zwanzig Minuten täglich zu Fuss gehen, sind Frauen sechs Minuten länger unterwegs. Insgesamt unternehmen Frauen 57 Prozent aller Fussstrecken auf Zürcher Stadtgebiet, Männer nur 43 Prozent. Unter dem Strich bewegen sich Frauen im Alltagsverkehr eindeutig gesünder als Männer.

Nur ein Bruchteil der Fussstrecken von Männern und Frauen überschneidet sich zeitlich und räumlich. In den Wohngebieten entfallen 39 Prozent aller Fussstrecken auf Männer, in den Zentrumsgebieten aber deren 46 Prozent. Hinter diesen Abweichungen verbergen sich soziostrukturelle Muster: Männer tätigen

vor allem in den Zentrumsgebieten überproportional viele Fussstrecken zu Arbeits- und Geschäftszwecken und unterproportional viele zu Einkaufszwecken. Dafür kaufen Frauen häufiger zu Fuss ein oder spazieren in der Freizeit – und zwar unabhängig vom Gebietsbezug (siehe auch Kapitel 2.5).

Mit einem Durchschnittsalter von 45 Jahren verkörpern die zu Fuss Gehenden exakt den typischen Verkehrsteilnehmer auf Zürcher Stadtgebiet. Die mittlere Gehzeit dauert bei allen Altersgruppen fünf Minuten. Die jüngste Altersgruppe bewältigt in dieser Zeitspanne mit 440 Metern die längste Distanz. Die kürzesten Fussstrecken legen die 26- bis 44-Jährigen zurück. Die beiden Alterssegmente der 45- bis 65-Jährigen und der Pensionierten liegen mit 400 Metern knapp über dem städtischen Mittel von 390 Metern. Die Jüngsten und die Ältesten bewegen sich mit 27 bzw. 35 Minuten täglich deutlich länger zu Fuss als die mittleren Altersklassen.

#### Distanz und Dauer von Fussstrecken

► nach Geschlecht und Altersklasse, 2005

T\_3.2

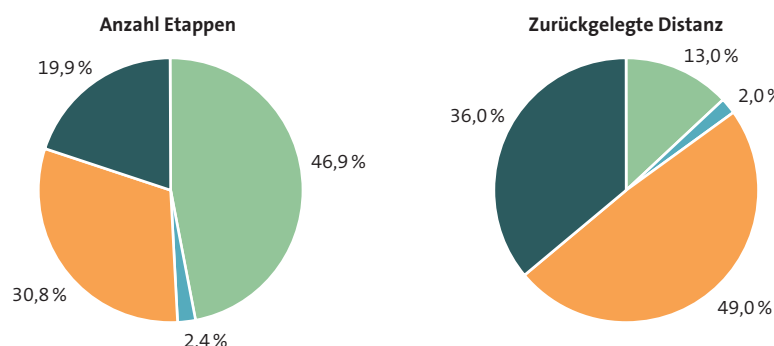
	Median Fussstrecke (Meter)	Median Streckendauer (Minuten)	Median Tagesdistanz (Meter)	Median Tagesdauer (Minuten)
<b>Total</b>	<b>390</b>	<b>5</b>	<b>1800</b>	<b>23</b>
<b>Geschlecht</b>				
Frauen	340	5	1880	26
Männer	400	5	1700	20
<b>Altersklasse</b>				
6 bis 15 Jahre	440	5	2000	27
16 bis 25 Jahre	380	5	1740	20
26 bis 44 Jahre	325	5	1739	21
45 bis 65 Jahre	400	5	1641	23
66 und mehr Jahre	400	5	2000	35

#### Modalsplit

► nach Anzahl Etappen und zurückgelegter Distanz, 2005

G\_3.1

MIV  
 ÖV  
 Veloverkehr  
 Fussverkehr



## 3.4

## Fusswege und Zubringeretappen

Gemäss Definition wird eine Fussstrecke dann als Fussweg bezeichnet, wenn unterwegs kein anderes Verkehrsmittel als die eigenen Füsse eingesetzt wird. Ein mittlerer Fussweg führt in Zürich über 500 Meter und dauert neun Minuten und 36 Sekunden. Zubringeretappen sind mit einer mittleren Länge von 300 Metern und einer mittleren Dauer von fünf Minuten erwartungsgemäss kürzer. Fusswege in Zentrumsgebieten sind kürzer als die anderen Vergleichsstre-

cken. Fusswege über die Stadtgrenze hinaus reichen vier Mal so weit wie ein mittlerer Fussweg auf Stadtgebiet – auch die mittlere Anmarschstrecke zu den Haltestellen ist mit 500 Metern etwas länger als im städtischen Mittel. Überraschenderweise fällt eine mittlere Zubringeretappe in Wohngebieten kürzer aus als in den mit dem ÖV besser erschlossenen Zentrumsgebieten.

## Distanz und Dauer von Fusswegen und Zubringeretappen

► nach Gebietsbezug, 2005

T\_3.3

	Median Fussstrecke (Meter)	Median Streckendauer (Minuten)
<b>Stadtgebiet insgesamt</b>	<b>390</b>	<b>5</b>
Fusswege	500	10
Zubringeretappen	300	5
<b>Z-Strecken</b>	<b>300</b>	<b>5</b>
Fusswege	500	5
Zubringeretappen	300	5
<b>W-Strecken</b>	<b>300</b>	<b>5</b>
Fusswege	650	10
Zubringeretappen	250	3
<b>ZW-Strecken</b>	<b>500</b>	<b>5</b>
Fusswege	700	10
Zubringeretappen	400	5
<b>G-Strecken</b>	<b>670</b>	<b>15</b>
Fusswege	2000	20
Zubringeretappen	500	5

Gesamthalt werden auf Zürcher Stadtgebiet 31 Prozent Fusswege unternommen. Die übrigen 69 Prozent sind Zubringeretappen zu den anderen Verkehrsmitteln (Auto oder Bahn, Bus, Tram etc.). Dass Fusswege länger sind als Zubringeretappen, schlägt sich auch in der Verteilung der zurückgelegten Distanzen nieder: Fusswege machen zwar nur 31 Prozent aller Fussstrecken, aber 53 Prozent der zurückgelegten Distanzen aus. In Zentrumsgebieten fallen aufgrund der vielen Zu- und Umsteigesituationen in der öffentlichen Transportkette proportional am

meisten Zubringeretappen an. Umgekehrt ist der Anteil an Fusswegen in Wohngebieten höher als in den Zentrumsgebieten. Am meisten Fusswege werden im Austausch zwischen Zentrums- und Wohngebieten absolviert (39%). Es handelt sich dabei vorwiegend um Fusswege zu Einkaufs- (38%) und Freizeitzielen (32%). Der Tabelle T\_3.4 lässt sich auch entnehmen, dass im Verkehr über die Stadtgrenze hinweg die eigenen Füsse als Transportmittel praktisch ausscheiden.

## Anteile an Distanz und Dauer bei Fusswegen und Zubringeretappen

► nach Gebietsbezug, 2005

T\_3.4

	Distanz (%)	Dauer (%)	Anzahl (%)
<b>Stadtgebiet insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Fusswege	52,8	50,7	30,8
Zubringeretappen	47,2	49,3	69,2
<b>Z-Strecken</b>	<b>35,9</b>	<b>44,1</b>	<b>46,6</b>
Fusswege	36,8	35,4	23,7
Zubringeretappen	63,2	64,6	76,3
<b>W-Strecken</b>	<b>32,7</b>	<b>33,2</b>	<b>30,2</b>
Fusswege	71,0	71,0	36,1
Zubringeretappen	29,0	29,0	63,9
<b>ZW-Strecken</b>	<b>23,7</b>	<b>18,7</b>	<b>22,0</b>
Fusswege	56,9	55,9	38,8
Zubringeretappen	43,1	44,1	61,2
<b>G-Strecken</b>	<b>7,7</b>	<b>4,0</b>	<b>1,2</b>
Fusswege	38,6	27,0	30,2
Zubringeretappen	61,4	73,0	69,8

### Fusswege und Zubringeretappen

► nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen, 2005

T\_3.5

	Total (%)	Zürcher/-innen (%)	Auswärtige (%)
<b>Stadtgebiet insgesamt</b>	<b>100</b>	<b>65,1</b>	<b>34,9</b>
Fusswege	100	77,8	22,2
Zubringeretappen	100	59,4	40,6
<b>Z-Strecken</b>	<b>100</b>	<b>51,3</b>	<b>48,7</b>
Fusswege	100	61,9	38,1
Zubringeretappen	100	48,0	52,0
<b>W-Strecken</b>	<b>100</b>	<b>82,8</b>	<b>17,2</b>
Fusswege	100	93,3	6,7
Zubringeretappen	100	76,9	23,1
<b>ZW-Strecken</b>	<b>100</b>	<b>72,0</b>	<b>28,0</b>
Fusswege	100	79,7	20,3
Zubringeretappen	100	67,1	32,9
<b>G-Strecken</b>	<b>100</b>	<b>27,8</b>	<b>72,2</b>
Fusswege	100	55,6	44,4
Zubringeretappen	100	15,9	84,1

8 Die Etappen-Kennziffern weichen von den Angaben in G\_2.9 ab. Abgebildet sind dort die Anteile der einzelnen Verkehrsmittelgruppen (Modalsplit) bei den Binnenwegen. Wie schon erwähnt, unterschlägt das Hauptverkehrsmittel nach Distanz die kurze Zubringeretappe zu Fuss zur länger dauernden Tram- oder Autofahrt längs eines beliebigen Weges. Beim Etappen-Modalsplit hingegen werden nicht nur die Fusswege (kein anderes Verkehrsmittel als die eigenen Füsse), sondern auch die Zubringeretappen berücksichtigt.

Die auswärtige Bevölkerung bestreitet 43 Prozent aller auf Zürcher Stadtgebiet realisierten Etappen. Bei den Fussstrecken (35%) sind sie demnach gegenüber der Zürcher Bevölkerung etwas im Hintertreffen. Zudem gehen Personen, die ausserhalb der Stadt wohnen, mehrheitlich kurze Strecken zu Fuss. Im Vergleich zur Stadtzürcher Bevölkerung beträgt ihr Fussweganteil in der Stadt Zürich lediglich 22 Prozent.<sup>8</sup> Diese Unterschiede lassen sich leicht begründen. Wie in Tabelle T\_3.2 ausgewiesen, gehen Kinder und alte Leute am meisten zu Fuss. Die auswärtige Bevölkerung, welche täglich zur Arbeit nach Zürich pendelt oder hier die Freizeit verbringt, ist mehrheitlich im erwerbsfähigen Alter und erreicht Zürich meist mit dem öffentlichen Verkehr oder mit dem Privatwagen (siehe auch Kapitel 2.5). Zudem unternehmen Kinder überproportional viele Fusswege

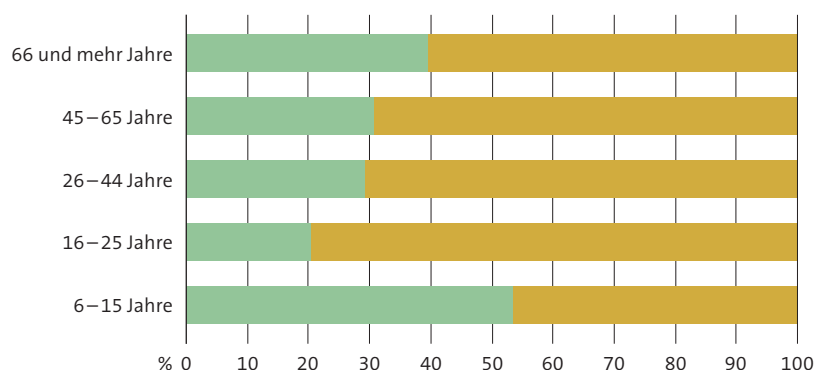
(53%) und verhältnismässig wenig Zubringeretappen (47%). Dasselbe gilt für die Pensionierten – allerdings auf tieferem Niveau. Kinder und ältere Leute verfügen im Vergleich zu den Erwerbstätigen über einen eingeschränkten Aktionsradius und bewegen sich vorwiegend in ihrem Wohngebiet. Dass Kinder als einzige Gruppe mehr Fusswege als Zubringeretappen ausweisen, hängt natürlich mit dem Schulbesuch und mit der fehlenden Verfügbarkeit anderer Verkehrsmittel zusammen. Genau die umgekehrten Gehgewohnheiten hat die Altersklasse der 16- bis 25-Jährigen: Ihr Verhältnis von Fusswegen zu Zubringeretappen liegt bei eins zu vier. Zudem verkehren sie zu Fuss hauptsächlich in den Zentrumsgebieten. Frauen und Männer haben dieselben Anteile an Fusswegen und Zubringeretappen.

### Fusswege und Zubringeretappen

► nach Altersklasse, 2005

G\_3.2

■ Fusswege  
■ Zubringeretappen



- 9 Stadtentwicklung  
Stadt Zürich (2007).  
10 Tiefbauamt der  
Stadt Zürich (2008).

Die Tabelle T\_3.5 zeigt auch, dass die auswärtige Bevölkerung vorwiegend in den Zentrumsgebieten zu Fuss unterwegs ist. Auswärtige gehen dort mit einem Fussstreckenanteil von 49 Prozent ähnlich häufig zu Fuss wie die Zürcher Bevölkerung (51%). Allerdings bewegen sich die Nicht-Zürcher häufiger an den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs: Sie sind nämlich für 52 Prozent der Zubringeretappen und nur für 38 Prozent der Fusswege in den Zentrumsgebieten verantwortlich.

Es überqueren viel mehr Leute aus angrenzenden Gemeinden Zürichs Stadtgrenze als umgekehrt. Dem Verhältnis an Fusswegen zu Zubringeretappen lässt sich entnehmen, dass die Auswärtigen vor allem zur nächstgelegenen Haltestelle eilen, während die

Zürcherinnen und Zürcher mehrheitlich einen Spaziergang geniessen. Deshalb ist die Streuung bei den G-Strecken sehr gross: Wer ausserhalb wohnt, ist für viele kurze Zubringertappen verantwortlich; Zürcherinnen und Zürcher für wenige, dafür längere Fusswege (T\_3.3).

Laut wiederkehrender Bevölkerungsumfrage<sup>9</sup> sowie einer Studie des Tiefbauamtes<sup>10</sup> ist der öffentliche Verkehr die beliebteste städtische Dienstleistung und das Tram das beliebteste Verkehrsmittel in der Stadt Zürich. Tabelle T\_3.6 zeigt, dass die meisten Zubringeretappen zu Fuss zum Tram führen, knapp gefolgt von Bahn und Bus. Immerhin noch jede sechste Zubringeretappe auf Zürcher Stadtgebiet ist mit einer Autofahrt verbunden.

### Fuss-Zubringeretappen

► nach Hauptverkehrsmittel, 2005

T\_3.6

	Anteile (%)
<b>Total</b>	<b>100,0</b>
Velo	2,9
Tram	29,6
Bus, Postauto, Car	22,3
Bahn	27,6
Motorrad, Auto, LKW	17,6

## 3.5

## Zwecke des Fussverkehrs

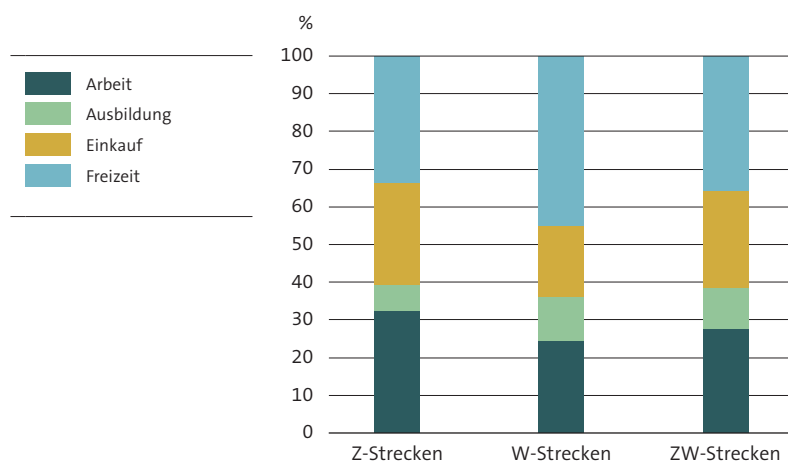
Wenn viele Menschen aus anderen Gemeinden nach Zürich zur Arbeit pendeln, liegt der Schluss nahe, dass auch ein Grossteil der Zürcher Bevölkerung in den Zentrumsgebieten Arbeit findet. Folglich muss in Zentrumsgebieten der Anteil an Fussstrecken, die dem Arbeitszweck dienen, höher sein als in Wohngebieten. Aus Grafik G\_3.3 lässt sich entnehmen, dass in Zentrumsgebieten annähernd gleich viele Personen zu Fuss zu Arbeitszwecken (32%) unterwegs sind wie zu Freizeitzielen (34%). Immer noch 27 Prozent aller Z-Strecken dienen dem Einkauf. Bei den W-Strecken sehen wir eine deutlich andere Verteilung. Der Freizeitzweck macht hier 45 Prozent aller Fussstrecken aus, und immerhin elf Prozent aller Fussstrecken führen zur Schule bzw. Uni und zurück. ZW-Strecken sind das räumliche Verbindungs-

glied zu Fuss zwischen Zentrums- und Wohngebieten. Dies widerspiegelt sich auch in ihrer Wegstruktur. Anscheinend führen einige Schulwege aus den Wohngebieten in die Zentrumsgebiete, denn der Ausbildungszweck macht elf Prozent der ZW-Strecken aus. Dafür ist der Arbeitszweck weniger wichtig, während die Fussstrecken für die Wegzwecke Freizeit und Einkauf eine vergleichbare Bedeutung haben wie in den Zentrumsgebieten.

Auf Personen und ihre Erwerbstätigkeit umgemünzt heisst das: Erwerbstätige gehen vorwiegend in Zentrumsgebieten zu Fuss. Aufgrund häufiger Verkehrsmittelwechsel haben sie einen hohen Anteil an Zubringeretappen. Personen in Ausbildung, solche im Rentenalter und Erwerbslose absolvieren überproportional viele Fussstrecken im Wohngebiet.

**Fussstrecken**  
► nach Wegzweck und Gebietsbezug, 2005

G\_3.3



## 3.6

## Fussstrecken im Wochengang

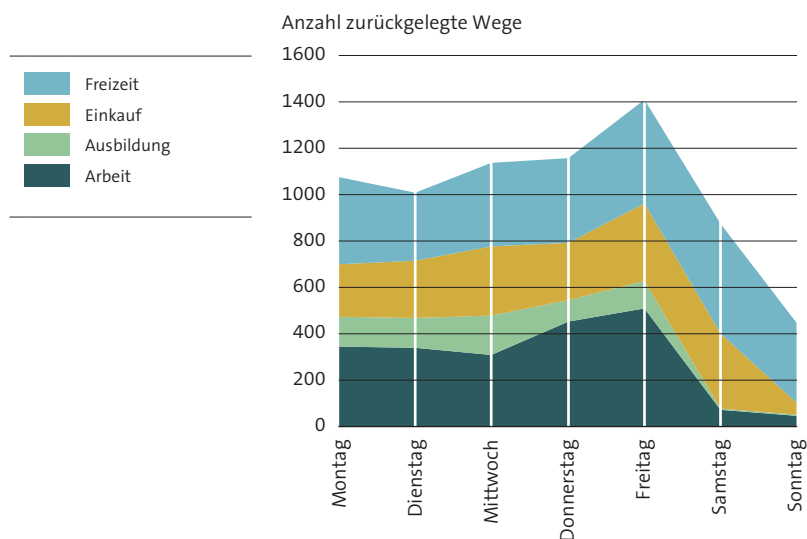
Die Gesamtfläche in Grafik G\_3.4 visualisiert das Zürcher Fussstreckenaufkommen im Wochenverlauf. Ausgehend vom Montag, bricht die Häufigkeitskurve der realisierten Fussstrecken am Dienstag etwas ein, steigt ab Mittwoch wieder an, um dann am Freitag ihren Zenit zu erreichen. Danach folgt ein rapider Abfall am Wochenende. Sonntags werden in Zürich nicht einmal halb so viele Fussstrecken zurückgelegt wie dienstags.

Die farbigen Flächen sind den Wegzwecken zugewiesen, denen die Fussstrecken dienen. 38 Prozent aller Fussstrecken stehen in Zusammenhang mit

Arbeits- oder Ausbildungswegen. Da am Wochenende kaum auswärtig gearbeitet oder zur Schule gegangen wird, fallen die Kurven dieser Wegzwecke am Samstag stark ab. An den Wochenenden verbleiben praktisch nur noch der Freizeit- und der Einkaufszweck, wobei letzterer am Sonntag wenige Fussstrecken auslöst. Damit erklärt sich der Einbruch des Fussstreckenaufkommens am Wochenende.

Donnerstags und freitags fallen die meisten Fussstrecken zu Arbeitszwecken an. Eingekauft wird vorwiegend am Freitag und Samstag – dasselbe gilt für Spaziergänge.

**Fussstrecken** G\_3.4  
 ► nach Wochentag und Zweck, 2005





## 3.7

## Zu Fuss unterwegs im Tagesverlauf

Während des gesamten Tagesverlaufs sind in Zürich mehr Frauen als Männer zu Fuss unterwegs. Die Morgen- und Mittagsspitzen der beiden Geschlechter fallen zusammen. Derweil einige Frauen bereits um 17 Uhr den Heimweg antreten, folgen die Männer um 18 Uhr. Auffällig ist, dass bei den Männern die Ausschläge zwischen Minima und Maxima viel stärker ausfallen als bei den Frauen (G\_3.5). Viele Männer scheinen demnach am Morgen zur Arbeit zu fahren, wo sie dann stationär bleiben. Zur Mittagszeit verlassen sie das Büro und kehren nach dem Mittagessen an ihren Arbeitsplatz zurück. Umgekehrt liegt der Schluss nahe, dass Frauen mehrere Zwecke miteinander kombinieren und so längere Zeit zu Fuss unterwegs sind. Wenn viele Frauen um 10.00 Uhr oder um 14.00 Uhr einkaufen oder andere Besorgungen erledigen, erreicht die Ganglinie der Frauen zwischenzeitlich ein relatives Maximum. Zu späterer

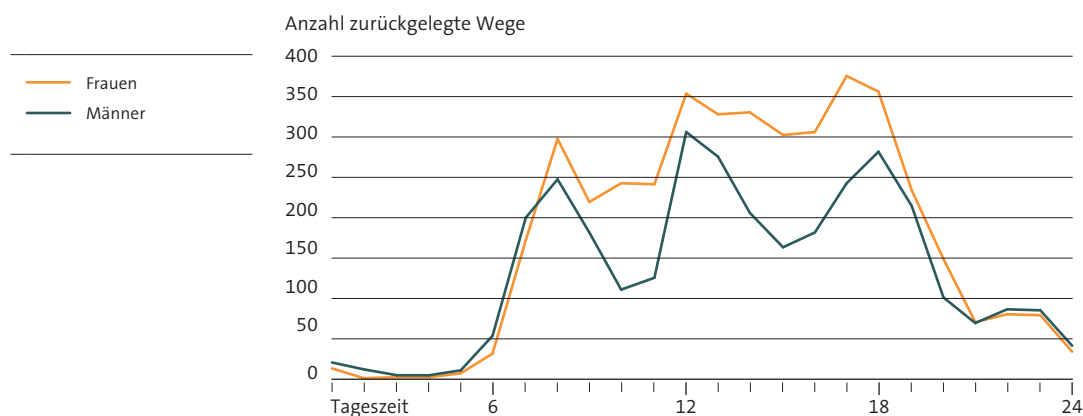
Nacht- sowie zu frühester Morgenstunde sind mehr Männer als Frauen unterwegs.

Zwischen 06.00 und 08.00 Uhr, wenn die meisten Leute zur Arbeit gehen, fallen proportional weit mehr Zubringeretappen als Fusswege an. Zwischen 10.00 und 15.00 Uhr kehrt sich das Verhältnis um: Jetzt werden die meisten Fusswege zurückgelegt. Von 10.00 bis 11.00 Uhr sind es vorwiegend Einkaufswege, und zwischen 12.00 und 13.00 Uhr pendeln die Werk tätigen und Auszubildenden zwischen Mittagstisch und Arbeitsplatz bzw. Schulbank hin und her. Die Häufigkeitskurve der Fusswege schnellt zu dieser Zeit dramatisch in die Höhe, und es werden absolut gar gleich viele Fusswege wie Zubringeretappen absolviert. Wenn sich die Werk tätigen zwischen 17.00 und 19.00 Uhr wieder auf den Heimweg begeben, fallen sowohl absolut als auch relativ wieder überproportional viele Zubringeretappen an.

## Fussstrecken im Tagesverlauf

► nach Geschlecht, 2005

G\_3.5



Auf den ersten Blick verraten die Fuss-Ganglinien nach Altersklassen in Grafik G\_3.6 nichts Spektakuläres: Die Kurven verlaufen mehrheitlich gleichförmig und parallel. Dennoch widerspiegeln sie sehr deutlich die Tätigkeiten ausser Haus im Lebenszyklus der Akteure. Der dreigipflige Kurvenverlauf der mittleren drei Altersklassen ist typisch für die werktätige Bevölkerung. Während den Rushhours geht es morgens zur Arbeit und abends nach Hause, dazwischen

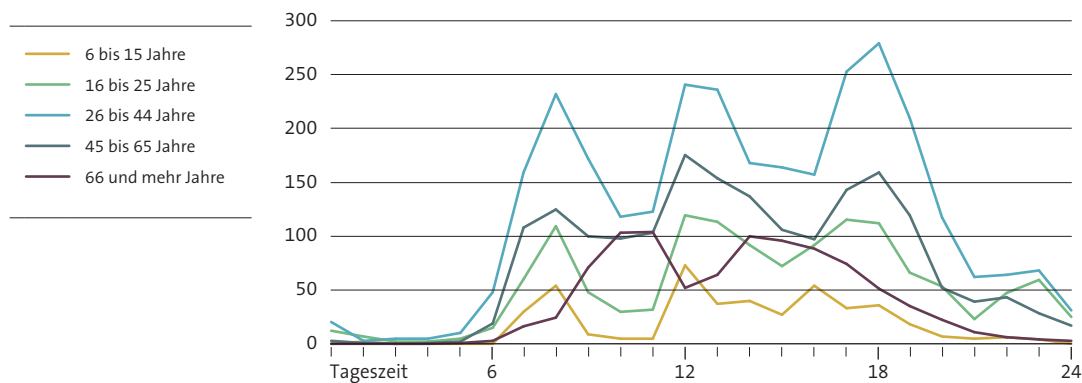
liegt die Mittagsspitze. Interessant ist jedoch der Kurvenverlauf der Pensionierten: Ihre Spitzen und Senken verlaufen gegenläufig zu den übrigen Altersklassen und widerlegen das gängige Vorurteil, dass die Pensionierten immer zur Hauptlastzeit unterwegs seien. Gut zu erkennen ist das nochmalige Anschwellen der Kurve der 16- bis 25-Jährigen zu vormitternächtlicher Stunde.

### Fussstrecken im Tagesverlauf

► nach Altersklasse, 2005

G\_3.6

Anzahl zurückgelegte Wege



## 3.8

### Wettereinfluss, Begleitpersonen und mitgeführtes Handgepäck

Die Witterung hat nur geringen Einfluss auf die Gehgewohnheiten. Bei schönem Wetter werden mehr Fusswege unternommen als bei weniger günstiger Wetterlage. Kein Zusammenhang besteht hingegen bei den Zubringeretappen: Sie sind bei jeder Witterung erforderlich – schliesslich kennt der Arbeits- und Schulalltag kein gutes oder schlechtes Wetter.

Fussgängerinnen und Fussgänger sind zumeist allein unterwegs. Dieses «Schicksal» teilen sie zwar mit allen anderen Verkehrsteilnehmern, aber Autofahrer sind (ganz im Sinne des Fahrzeugs) weniger häufig allein unterwegs. Statistisch lässt sich nicht nachweisen, dass Frauen eher in Begleitung spazieren als Männer. Hingegen kann eine Abhängigkeit zwischen Begleitpersonen und Wochengang nachgewiesen werden: Werktags sind zwei Drittel der zu Fuss Gehenden alleine und am Wochenende

überproportional häufig in Begleitung unterwegs. Auch gehen in den Zentrumsgebieten mehr Fussgängerinnen und Fussgänger begleitet als in den Wohngebieten.

Auf mehr als der Hälfte der Fussstrecken wird nichts transportiert, in etwa vierzig Prozent der Fälle eine Tasche oder Mappe. Ebenso deutlich wird die nachvollziehbare Tatsache, dass zu Fuss kaum Sperriges herumgetragen wird. Erstaunlicherweise wird aber auf Autofahrten noch weniger transportiert – auf 15 Prozent der Autofahrten aber immerhin etwas Sperriges oder ein Gepäckstück. Männer tragen tendenziell nichts oder transportieren sperrige Gegenstände mit dem Auto. Frauen tragen mehrheitlich eine Tasche oder Mappe. Werktags tragen zu Fuss Gehende häufiger eine Tasche oder Mappe als am Wochenende.

## GLOSSAR

**Arbeitsverkehr** Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück.

**Ausbildungsverkehr** Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück.

**Einkaufsverkehr** Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen.

**Etappe** Jeder Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen. Eine Etappe ist der Teil des Weges, der mit dem gleichen Verkehrsmittel zurückgelegt wird, wobei das Zufussgehen als Verkehrsmittel betrachtet wird. Bei jedem Verkehrsmittelwechsel (auch beim Umsteigen zwischen zwei gleichartigen Verkehrsmitteln) beginnt eine neue Etappe. Die Mindestlänge für eine Etappe beträgt 25 Meter.

**Freizeitverkehr** Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.

**Hauptverkehrsmittel nach Distanz** Werden auf einem beliebigen Weg mehrere verschiedene Etappenverkehrsmittel eingesetzt, so weist das Hauptverkehrsmittel nach Distanz diesem Weg jenes Verkehrsmittel zu, mit welchem die längste Strecke zurückgelegt wurde.

**Langsamverkehr (LV)** Umfasst den Fuss- und Veloverkehr sowie den Verkehr, der durch die Benutzung von fahrzeugähnlichen Geräten entsteht.

**Modalsplit** Aufteilung von Fahrten oder Verkehrsbeziehungen auf verschiedene Verkehrsmittel nach Distanz, Unterwegszeit oder Anzahl Etappen.

**Motorisierter Individualverkehr (MIV)** Auto, Motorrad, Kleinmotorrad, Motorfahrrad

**Öffentlicher Verkehr (ÖV)** Bahn, Tram, Bus, Postauto

**Tagesdistanz** Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz.

**Übrige Verkehrsmittel** Falls nicht anders angegeben fallen darunter: Lastwagen, Car, Taxi, Schiff, Bergbahnen, Flugzeug, fahrzeugähnliche Geräte und anderes.

**Verfügbarkeit von Fahrzeugen** Sie beschreibt, ob der befragten Person ein Fahrzeug zur freien Verfügung, zur Verfügung nach Absprache mit anderen Haushaltsmitgliedern oder gar nicht zur Verfügung steht.

**Verkehrszweck** Beschreibt, zu welchem Zweck die Etappen bzw. der gesamte Weg unternommen wurde.

**Weg** Ein Weg beginnt dann, wenn sich eine Person mit einem Ziel (z.B. dem Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Spazieren) in Bewegung setzt. Der Weg endet dann, wenn das Ziel erreicht ist oder wenn sich die Person länger als eine Stunde am selben Ort aufhält.

**Wegdauer** Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive der Warte- und Umsteigezeit.

**Wegzeit** Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive Warte- und Umsteigezeiten (im Gegensatz zur Unterwegszeit).

**Wegzweck** Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem selben Verkehrszweck.

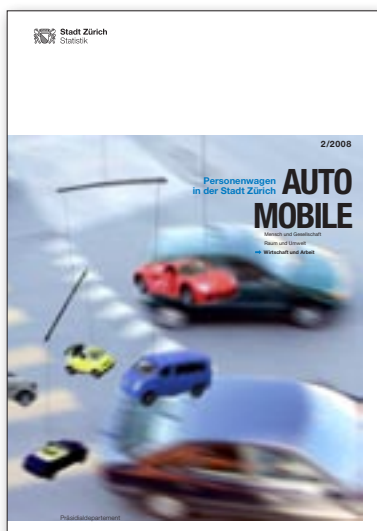
## BIBLIOGRAFIE

- Bundesamt für Statistik BFS und Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2005):  
Mobilität in der Schweiz: Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Neuenburg.
- Infanger, Kurt und Marconi, Davide (2007): Mobilität und demografischer Wandel.  
Bundesamt für Raumentwicklung, Bern.
- Tiefbauamt der Stadt Zürich (2002): Motorisierung in der Stadt Zürich.
- Tiefbauamt der Stadt Zürich (2008): Mobilität in Zürich – Erhebung 2007, Schlussbericht.
- Stadtentwicklung Stadt Zürich (2007): Bevölkerungsbefragung 2007.
- Statistik Stadt Zürich (2007): Mobilität und Verkehr. Die Ergebnisse des Mikrozensus 2005  
zum Verkehrsverhalten für die Stadt Zürich.

## VERZEICHNIS DER TABELLEN, GRAFIKEN UND KARTEN

<b>Tabellen</b>		
T_2.1	Median der Wegzeit und Distanz – nach Verkehrszweck und Verkehrsart, 2005	8
T_2.2	Verfügbarkeit von Auto und Velo – nach benutztem Hauptverkehrsmittel, 2005	11
T_3.1	Distanz und Dauer von Fussstrecken – nach Gebietsbezug, 2005	18
T_3.2	Distanz und Dauer von Fussstrecken – nach Geschlecht und Altersklasse, 2005	19
T_3.3	Distanz und Dauer von Fusswegen und Zubringeretappen – nach Gebietsbezug, 2005	20
T_3.4	Anteile an Distanz, Dauer und Anzahl von Fussstrecken – nach Gebietsbezug, 2005	20
T_3.5	Fusswege und Zubringeretappen – nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen, 2005	21
T_3.6	Fuss-Zubringeretappen – nach Hauptverkehrsmittel, 2005	22
<b>Grafiken</b>		
G_2.1	Zurückgelegte Wege – nach Verkehrsart, 2005	6
G_2.2	Zurückgelegte Wege im Tagesverlauf – nach Verkehrszweck und Verkehrsart, 2005	7
G_2.3	Verkehrszweck – nach Verkehrsart, 2005	8
G_2.4	Distanzprofil – nach Verkehrszweck, 2005	9
G_2.5	Verkehrszweck – nach Wochentag und Verkehrsart, 2005	9
G_2.6	Hauptverkehrsmittel und Distanzkategorie – nach Verkehrsart, 2005	10
G_2.7	Durchschnittsgeschwindigkeit – nach Verkehrsmittel und Distanzkategorie, 2005	10
G_2.8	Zurückgelegte Wege im Tagesverlauf – nach Hauptverkehrsmittel, 2005	11
G_2.10	Hauptverkehrsmittel – nach Verkehrszweck und Verkehrsart, 2005	12
G_2.10	Hauptverkehrsmittel – nach Verkehrsart, 2005	13
G_2.11	Zurückgelegte Wege – nach Verkehrsart, Altersklasse und Geschlecht, 2005	14
G_2.12	Zurückgelegte Wege – nach Hauptverkehrsmittel und Altersklasse, 2005	14
G_2.13	Verkehrszweck – nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen und Verkehrsart, 2005	15
G_2.14	Hauptverkehrsmittel – nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen und Verkehrsart, 2005	15
G_3.1	Modalsplit – nach Anzahl Etappen und zurückgelegter Distanz, 2005	19
G_3.2	Fusswege und Zubringeretappen – nach Altersklasse, 2005	21
G_3.3	Fussstrecken – nach Wegzweck und Gebietsbezug, 2005	23
G_3.4	Fussstrecken – nach Wochentag und Zweck, 2005	24
G_3.5	Fussstrecken im Tagesverlauf – nach Geschlecht, 2005	25
G_3.5	Fussstrecken im Tagesverlauf – nach Altersklasse, 2005	26
<b>Karten</b>		
K_3.1	Zentrumsgebiete in der Stadt Zürich – 2008	17

## WEITERE PUBLIKATIONEN ZUM THEMA



April 2008  
44 Seiten  
40 Grafiken  
Artikel-Nr. 1000606  
Preis Einzelverkauf Fr. 15.–

2 / 2008

**Automobilé****Personenwagen in der Stadt Zürich**

Mauro Baster

Der Bestand der Personenfahrzeuge in der Stadt Zürich hat sich trotz steigenden Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen in den letzten Jahren bei rund 130 000 stabilisiert. Deutsche Marken sind mit Abstand am stärksten vertreten. Die steigenden Benzinpreise führen zusammen mit einem verstärkten Umweltbewusstsein dazu, dass alternative Antriebstechnologien wie Hybridmotoren attraktiver werden. Diese haben jedoch immer noch ihren Preis und sind nicht für jedermann erschwinglich. In diametralem Gegensatz dazu erfreuen sich Autos mit leistungsstärkeren Motoren und höherem Gewicht – sprich mehr Komfort und höherem Treibstoffverbrauch – immer grösserer Beliebtheit. Die steigenden Absatzzahlen von SUVs und Geländewagen in den letzten Jahren sind ein Indiz dafür.



September 2007  
12 Seiten  
7 Grafiken  
Artikel-Nr. 101314  
Preis Einzelverkauf Fr. 15.–

5 / 2007

**Mobilität und Verkehr****Erster Überblick über den Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten für die Stadt Zürich**

Simon Villiger

Das hohe Verkehrsaufkommen stellt zunehmend komplexere Anforderungen an die Verkehrsplanung. Seit 1974 werden daher im Fünfjahres-Rhythmus gesamtschweizerische Befragungen zur Mobilität durchgeführt. Die vorliegende Studie präsentiert die wichtigsten Erkenntnisse des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 für die Stadt Zürich.



➔ **An weiteren Informationen interessiert?**  
**Abonnieren Sie unseren monatlichen Newsletter oder die**  
**SMS-Mitteilungen unter [www.stadt-zuerich.ch/statistik](http://www.stadt-zuerich.ch/statistik)**

