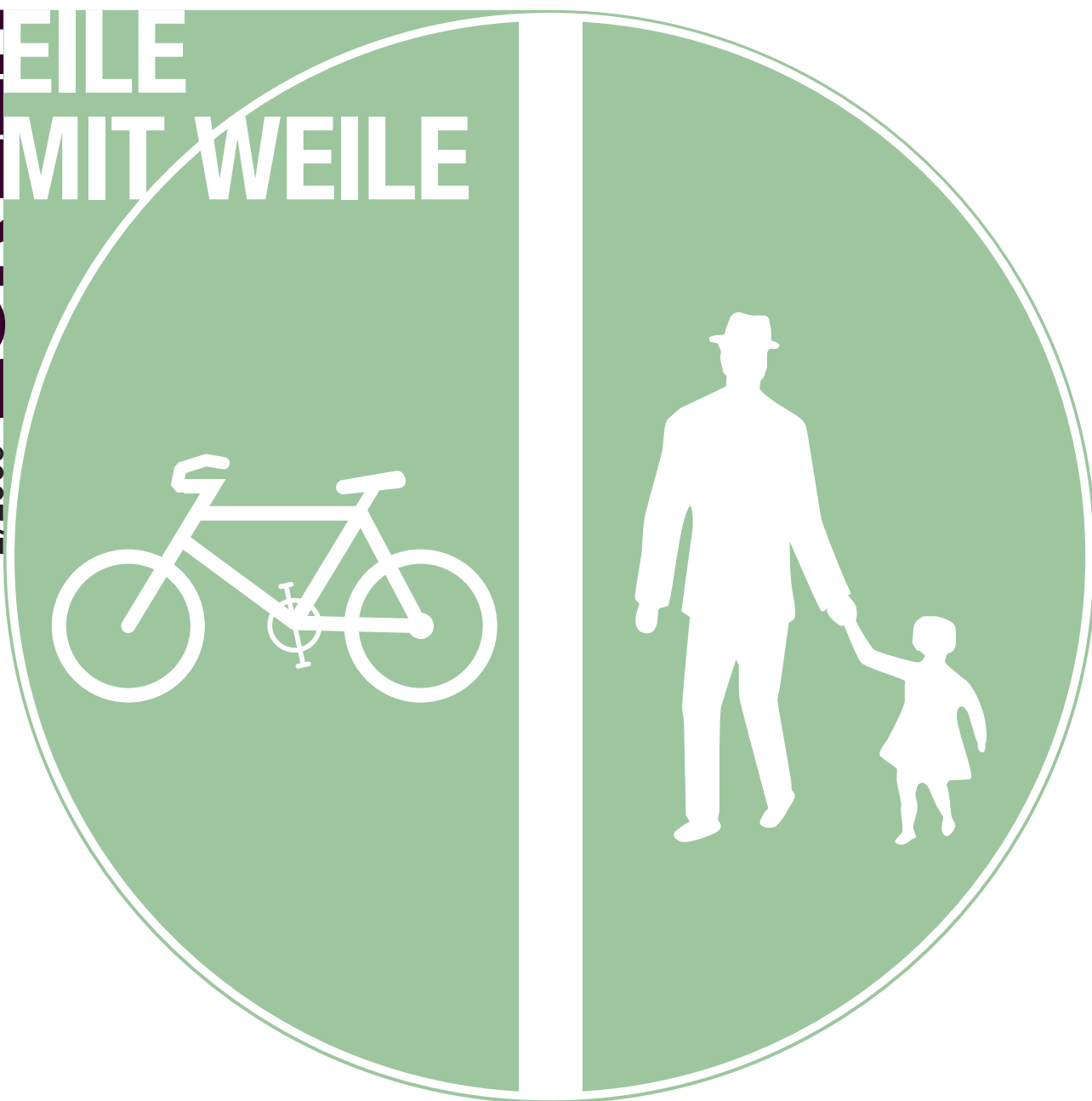


ZUR ZEIT EILE MIT WEILE

2/2009



Fuss- und Veloverkehr in der Stadt und auf dem Land

INHALT

1	IN KÜRZE	3
2	WORUM GEHT ES?	4
3	UNSERE FÜSSE SIND EIN WICHTIGES VERKEHRSMITTEL	5
4	FAST ALLE VERFÜGEN ÜBER EIN VELO	6
5	ZU FUSS UNTERWEGS VOM MORGEN BIS AM ABEND	7
6	GEMÜTLICH UNTERWEGS IN DER FREIZEIT	8
7	GENUSSVOLL UNTERWEGS	10
8	GROSSES POTENZIAL	10
	GLOSSAR	11
	QUELLEN	11

Herausgeberin, Redaktion und
Administration

Stadt Zürich
Präsidialdepartement
Statistik Stadt Zürich

Autor

Simon Villiger

Auskunft

Simon Villiger
Telefon 044 250 48 24

E-Mail

statistik@zuerich.ch

Internet

www.stadt-zuerich.ch/statistik

Preis

Einzelverkauf Fr. 5.–
Artikel-Nr. 1 004 088

Abonnement Fr. 40.–

Artikel-Nr. 1 000 473

Die Reihe erscheint
von Zeit zu Zeit

Reihe

ZurZeit

ISSN 1662-5234

Bezugsquelle

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

Copyright

Statistik Stadt Zürich,
Zürich 2009

Abdruck – ausser für kom-
merzielle Nutzung – unter
Quellenangabe gestattet

11.3.09/V

Committed to Excellence
nach EFQM

1**IN KÜRZE**

Der Langsamverkehr hat in der Schweiz grosse Bedeutung: Fast die Hälfte der Zeit ist man zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs. Der Grund dafür sind die vielen kurzen Etappen (siehe Beispiel unten), die wir täglich zum Einkaufen oder an die Tramhaltestelle unter die Füsse nehmen. Ebenso gesund und umweltschonend ist das Velofahren. Dabei ist dessen Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft: Nur etwa fünf Prozent der zurückgelegten Etappen und der Unterwegszeit werden im Velosattel zurückgelegt. An der mangelnden Verfügbarkeit kann es nicht liegen, haben doch mehr als zwei Drittel der Bevölkerung ein Velo – zumindest im Keller.

In den städtischen Zentren ist der Langsamverkehr bedeutender als auf dem Land. Die Distanzen zwischen Wohnort, Arbeitsstätte und Einkauf sind hier oft klein. Daher werden diese Wege auch eher zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.

Während Frauen deutlich häufiger zu Fuss unterwegs sind als Männer, fallen die Unterschiede beim Velofahren nur sehr gering aus. Besonders gerne wird das Velo in der Freizeit benutzt: Jede fünfte Frau und jeder vierte Mann geben an, am Wochenende in die Pedalen zu treten.

Zum Thema Verkehr sind bereits erschienen:

- Mobilität und Verkehr. Erster Überblick über den Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten für die Stadt Zürich (Analyse 5/2007).
- Hin und zurück. Verkehrsströme in der Stadt Zürich (Analyse 7/2008).

Die Publikationen können unter <http://www.stadt-zuerich.ch/statistik> kostenlos bezogen werden.

2

WORUM GEHT ES?

Fortbewegung aus eigener Muskelkraft ist kostengünstig und gesund. Zu Fuss gehen und Velofahren werden unter dem Begriff «Langsamverkehr» zusammengefasst. Der Ausdruck ist aber irreführend: Zu Fuss legt man in zehn Minuten einen Kilometer zurück, in einer Stunde vier bis fünf. Angesichts der Tatsache, dass über vierzig Prozent der zurückgelegten Etappen in der Schweiz unter einem Kilometer Länge sind, spielen die Füsse eine tragende Rolle im Verkehrssystem.

Ebenso gesund und umweltschonend, aber noch schneller, ist man mit dem Velo unterwegs: Erst ab einer Distanz von mehr als zehn Kilometern erreicht der Öffentliche Verkehr (ÖV) in der Stadt eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit als das Velo. Viele Fuss- und Veloetappen werden aber gerade in Verbindung mit dem Öffentlichen Verkehr unternommen, z. B. indem man am Morgen mit dem Velo zum Bahnhof fährt. Bedeutet dies nun, dass in ländlichen Gebieten, in denen das ÖV-Netz weniger dicht ist, auch weniger zu Fuss gegangen wird? Bei welchen Gelegenheiten kommt das Velo zum Einsatz? Und was sind seine Vorzüge?

Die Auswertungen beruhen auf einer Erhebung zum Verkehrsverhalten. 2005 wurden schweizweit 31950 Haushalte bzw. 33390 Einzelpersonen telefonisch befragt. Die Erhebungsmethode folgt dem Etappenkonzept: Ort und Zeitpunkt von Etappenstart und -ziel, Verkehrsmittel, Distanz, Dauer und Zweck jeder Etappe werden festgehalten und rückwirkend zu Wegen zusammengeführt. Dieses Konzept kann beispielhaft dargestellt werden:



Grundsätzlich wird dabei nach dem Verhalten an einem Stichtag gefragt. Daneben werden weitere, datumsunabhängige Fragen nach dem «Allgemeinen Verhalten» gestellt. Damit wird unter anderem der Tatsache Rechnung getragen, dass die meisten Menschen über ein Velo verfügen, es aber nur ab und an benutzen.

3

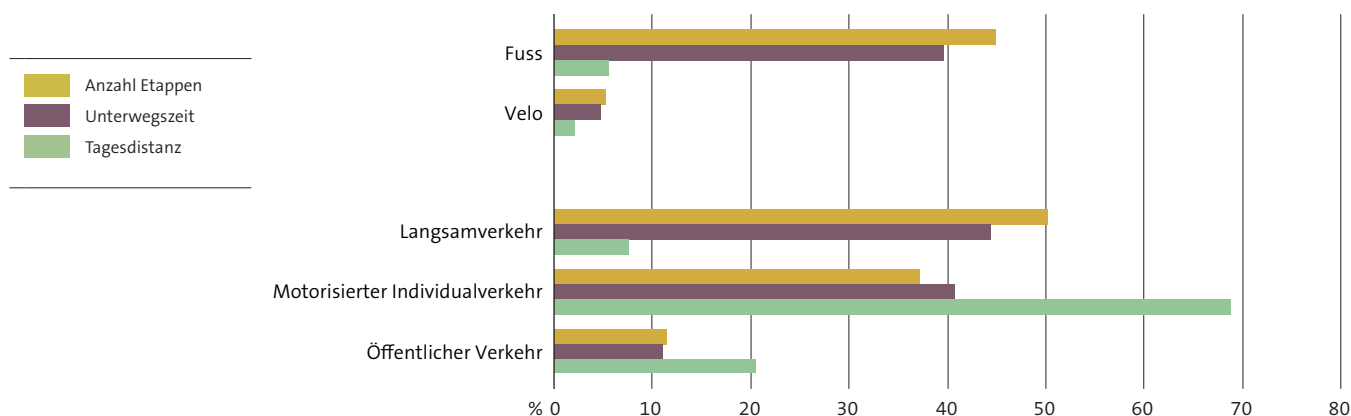
UNSERE FÜSSE SIND EIN WICHTIGES VERKEHRSMITTEL

Der Langsamverkehr ist in der Schweiz sehr bedeutend gemessen an der Anzahl Etappen und der Unterwegszeit. Diese Bedeutung lässt sich zu einem grossen Teil auf den Fussverkehr zurückführen. Nur etwa fünf Prozent der Etappen und der Unterwegszeit werden dagegen mit dem Velo absolviert (Grafik G_1).

Geht es um die Distanzen, spielt der Langsamverkehr nur eine untergeordnete Rolle. Weniger als jeder zehnte der täglich absolvierten Kilometer wird mit eigener Muskelkraft zurückgelegt.

Anteile am Gesamtverkehr in der Schweiz
▶ nach Verkehrsmittel, 2005

G_1



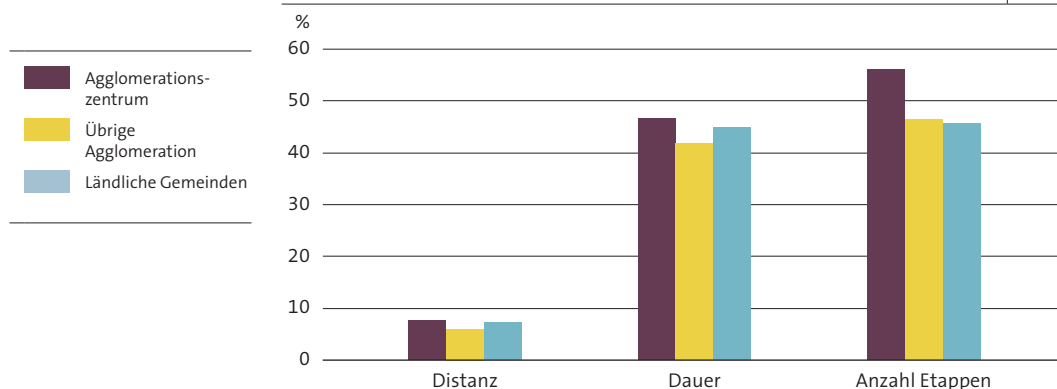
Eine grosse Rolle spielt der Fussverkehr einerseits auf kurzen Wegen zum Einkauf oder zur Schule und andererseits als Zubringer zu den ÖV-Haltestellen. Das Velo wird dagegen mehrheitlich auf sogenannten Komfortwegen benutzt, auf denen vom Start- bis zum Zielort auf kein anderes Verkehrsmittel umgestiegen wird. Im Verbund mit anderen Fahrzeugen wird das Velo fast ausschliesslich mit dem ÖV kombiniert. (Mehr dazu finden Sie im Infoblatt 7/2008 des Tiefbauamtes der Stadt Zürich. Es kann unter www.tiefbauamtzuerich.ch kostenlos heruntergeladen werden.)

Diese Aussagen gelten für Stadt und Land. Der einzige Unterschied ist der höhere Anteil des Langsamverkehrs bei den Etappen in den Zentren (Grafik G_2). Der Grund dafür ist das dichtere ÖV-Netz: Viele Fussetappen werden zu oder von den Haltestellen weg unternommen.

Anteile des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr

▶ nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen, 2005

G_2

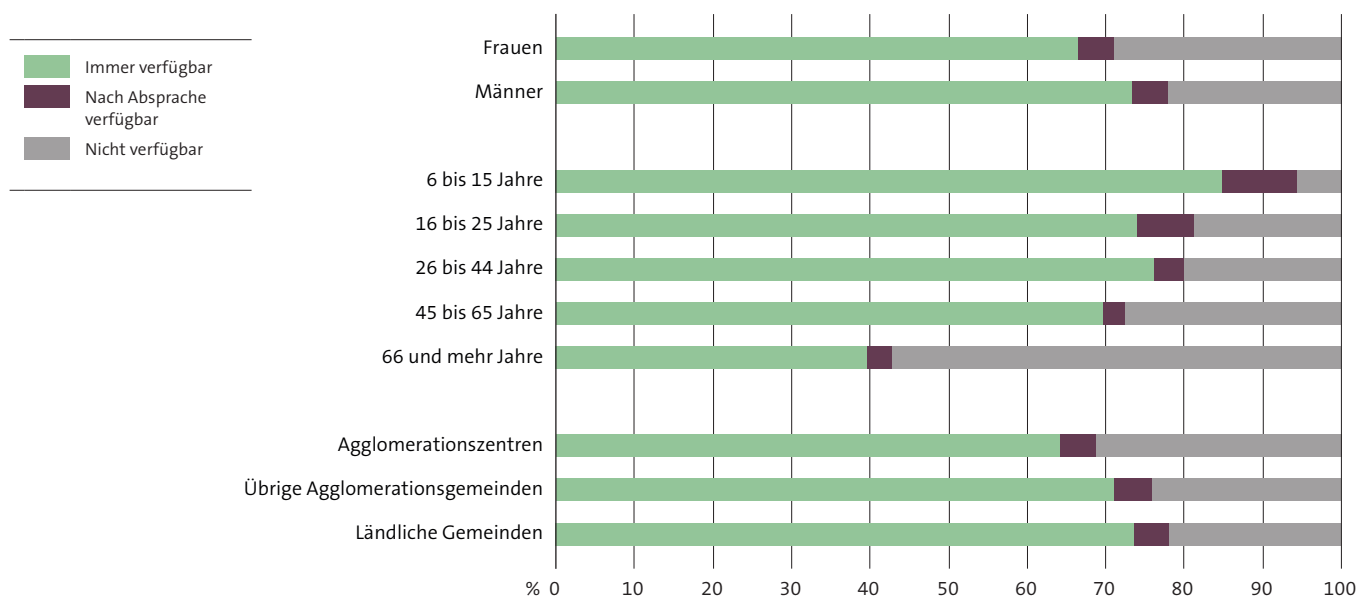


4 FAST ALLE VERFÜGEN ÜBER EIN VELO

An der mangelnden Verfügbarkeit kann es nicht liegen, dass das Velo bislang nur relativ wenig benutzt wird: Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung können jederzeit über ein Velo verfügen (Grafik G_3). Fast alle Kinder und Jugendliche besitzen ein Velo. Für sie ist es oft das einzige Verkehrsmittel, das sie selbständig benutzen können. Die Wege, die in diesem Alter regelmässig bewältigt werden, sind in vielen Fällen relativ kurz und daher prädestiniert für das Velo.

Die geringere Velodichte in den Zentren ist auf den höheren Anteil der älteren Menschen zurückzuführen. Gesundheitliche Einschränkungen können das Velofahren verunmöglichen.

Verfügbarkeit von Velos G_3
 ► nach diversen Kriterien, 2005



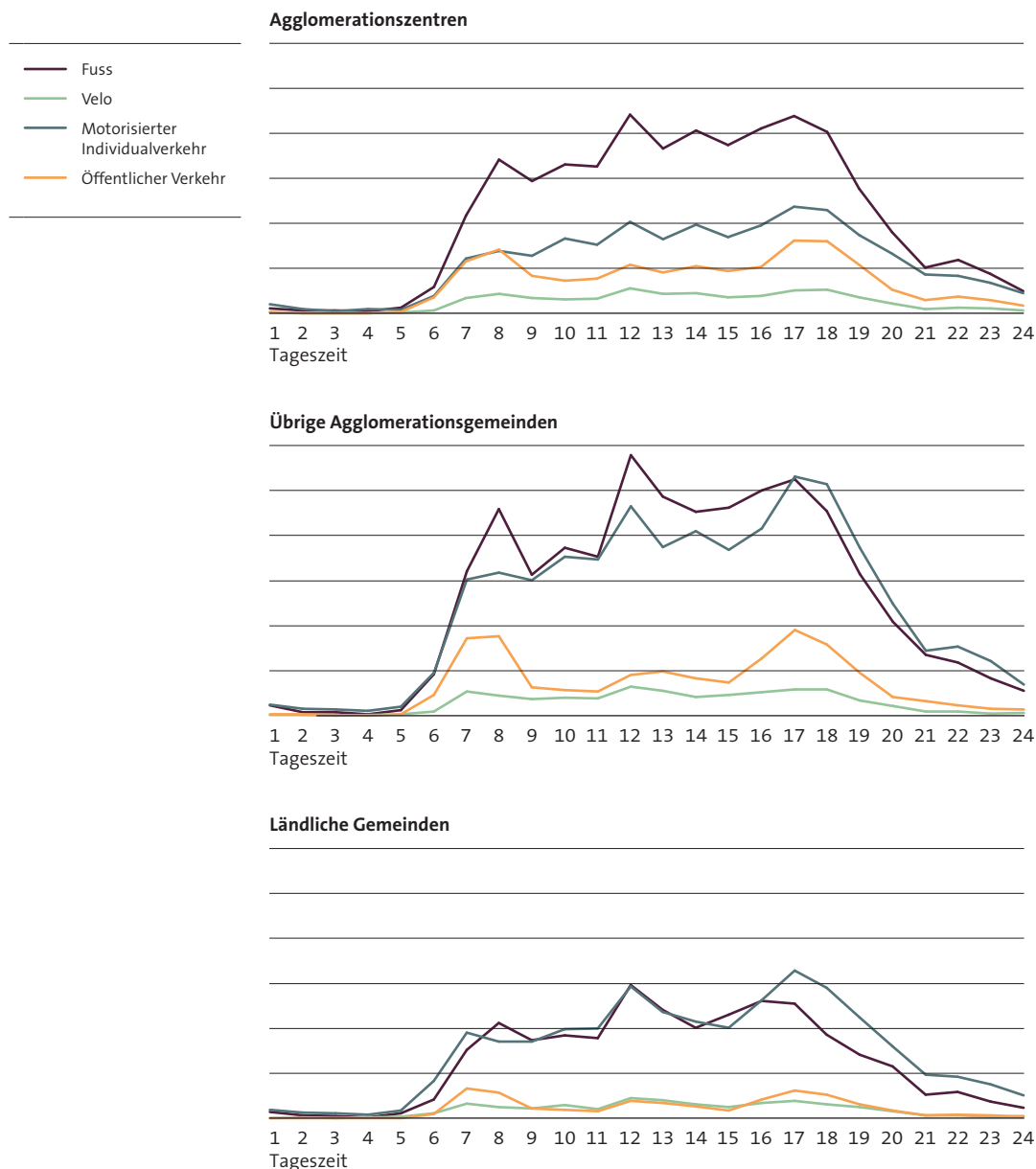
5

ZU FUSS UNTERWEGS VOM MORGEN BIS AM ABEND

Der Verkehr unterliegt über den Tag verteilt Schwankungen, die sich zum Beispiel in Form von Staus am Morgen und am Abend zeigen. Grafik G_4 bildet die zurückgelegten Etappen zu einer bestimmten Tageszeit nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen ab. Sie gibt somit einen Hinweis auf die Belastung des Verkehrsystems. Bei der Interpretation ist Vorsicht angezeigt, da eine Etappe nicht in jedem Fall am Wohnort beginnt oder endet.

Es ist aber eindeutig, dass der Fussverkehr in den Zentren eine grosse Bedeutung hat. Dies gilt grundsätzlich für den ganzen Tag, wobei am Abend mehr zu Fuss unternommen wird als am Morgen. Die drei Spitzen markieren den Gang zur Ausbildungs- oder Arbeitsstätte, den Restaurantbesuch über Mittag und den Heimweg am Abend. Diese Verteilung gilt überall. In den Agglomerationsgemeinden und in ländlichen Regionen ist das Auto als Verkehrsträger aber im Vergleich zum Fussverkehr wichtiger als in den Zentren.

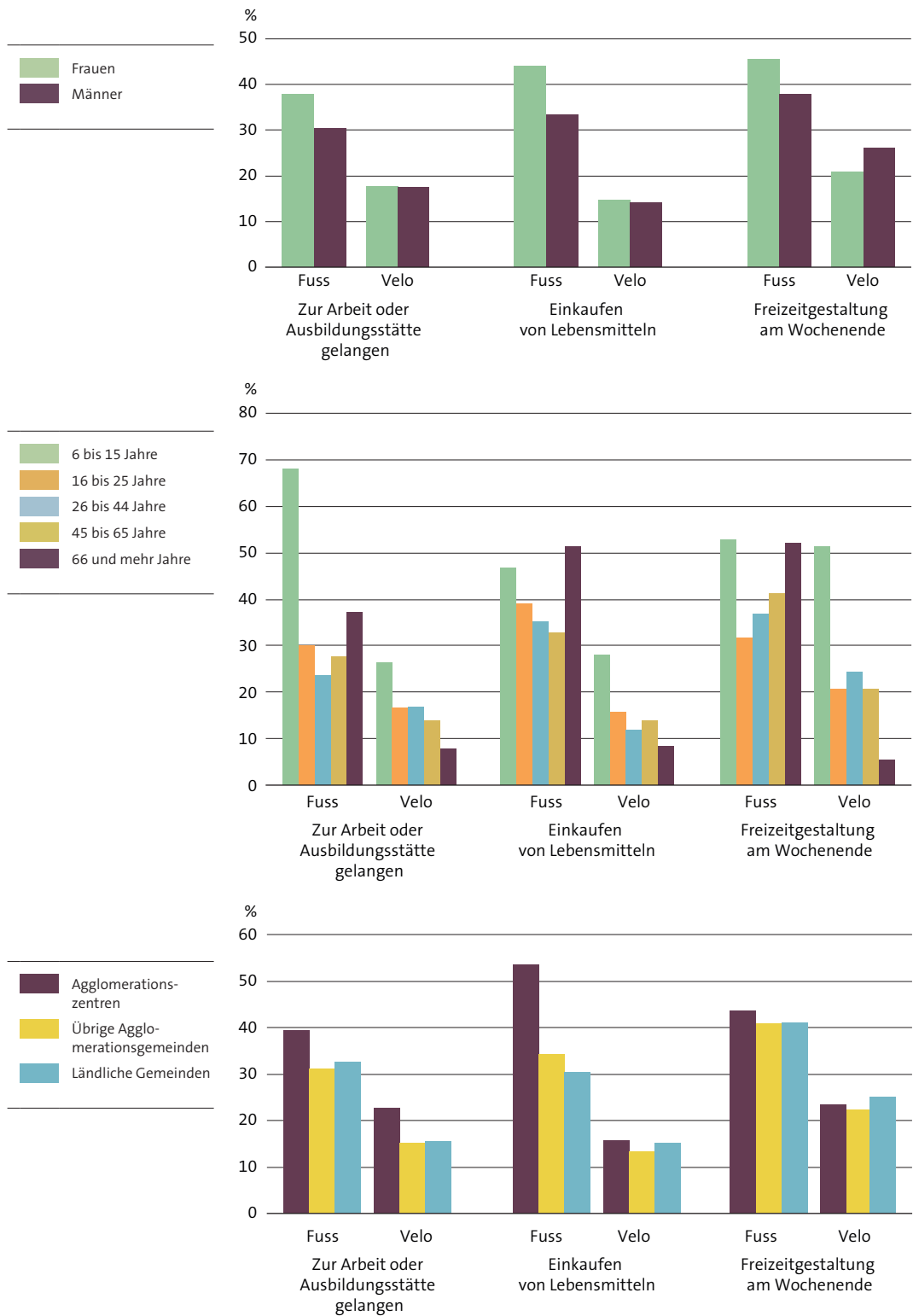
Zurückgelegte Etappen im Tagesverlauf G_4
 ► nach Wohnort der Verkehrsteilnehmer/-innen, 2005



6 GEMÜTLICH UNTERWEGS IN DER FREIZEIT

Aufgrund der Ausführungen entsteht der Eindruck, dass das Velo als Verkehrsmittel nur eine marginale Bedeutung hat. Dies deckt sich nicht unbedingt mit unserer Alltagserfahrung: Allenthalben beobachten wir Menschen auf einem Velo, die zur Arbeit fahren oder sportlich gekleidet ihre Freizeit verbringen.

Anteile des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr G_5
 ► nach Verkehrszweck und diversen Kriterien, 2005



Grafik G_5 kann diesen Widerspruch zumindest teilweise auflösen. Ihr liegt nicht das Verhalten an einem Stichtag zugrunde. Sie stellt den Anteil der Personen dar, die ihre Füße oder das Velo «im Allgemeinen» für einen bestimmten Verkehrszweck benutzen. Dabei ist berücksichtigt, dass auf einem Weg unter Umständen verschiedene Verkehrsmittel zum Einsatz kommen.

Frauen sind deutlich häufiger per pedes unterwegs als Männer; die Unterschiede beim Velofahren sind jedoch gering. Besonders häufig wird das Velo in der Freizeit benutzt: Jede fünfte Frau und jeder vierte Mann geben an, am Wochenende in die Pedalen zu treten. Dies gilt auch für Kinder: Mehr als die Hälfte der 6- bis 15-Jährigen sind in der Freizeit mit dem Velo unterwegs.

Auch im Erwerbsalter wird das Velo gerne benutzt. Erst im dritten Lebensabschnitt fahren die Menschen weniger Velo. Dafür nimmt nach der Pensionierung der Anteil der Personen zu, die sich zu Fuss fortbewegen. Dies unter anderem, weil die tägliche Fahrt an den Arbeitsplatz entfällt.

Grafik G_5 macht sichtbar, dass in den Zentren mehr Langsamverkehr stattfindet: Die Distanzen zwischen Wohnort, Arbeitsstätte und Einkauf sind oft kleiner als in der Agglomeration oder auf dem Land. Daher werden diese Wege eher zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt.

7

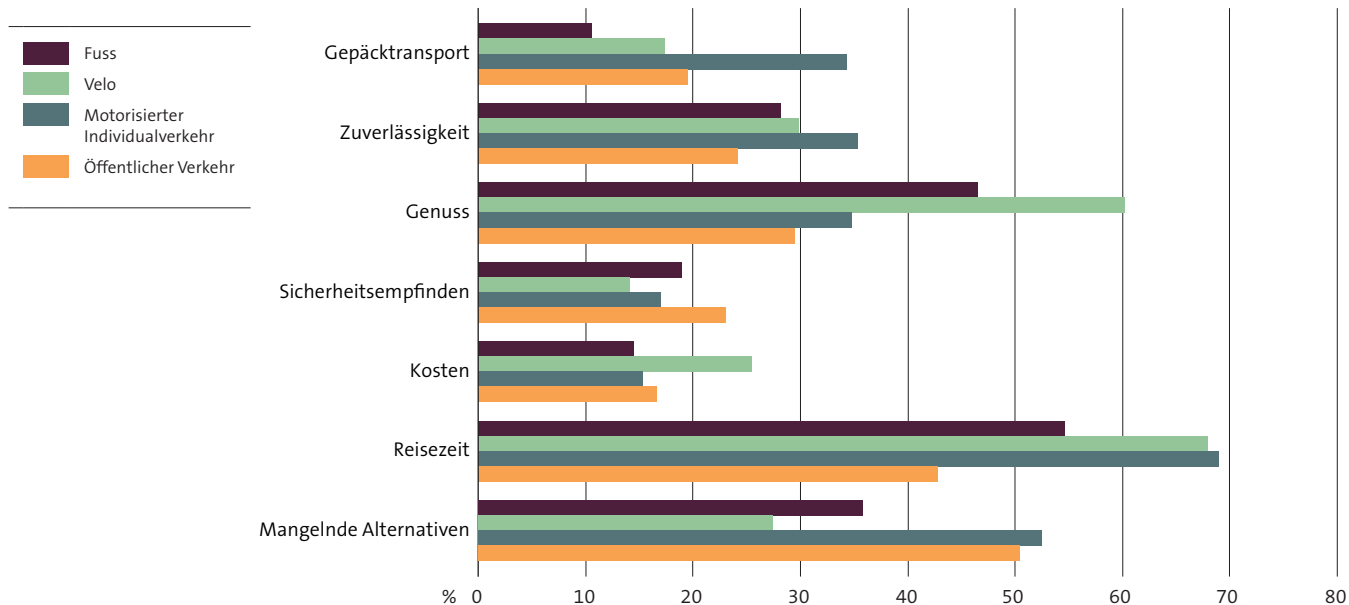
GENUSSVOLL UNTERWEGS

Die kurze Reisezeit wird häufig als Grund für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels genannt. Dies gilt insbesondere für den Motorisierten Individualverkehr und das Velo: Beide ermöglichen das Zurücklegen einer Strecke ohne umsteigen zu müssen. Der Genuss wird sehr häufig als Grund genannt, sich zu Fuss oder mit dem Velo zu bewegen. Bei diesem Aspekt haben das Auto und der Öffentliche Verkehr klar das Nachsehen. Beim Gepäcktransport schneidet der Langsamverkehr naturgemäss schlecht ab: Nur gut zehn Prozent der befragten Personen geben an, zu Fuss zu gehen, weil sie etwas transportieren müssen. Die Grafik deckt weitere Eigenheiten des Velos auf: Mehr als ein Viertel der Velofahrer geben an, dass sie in die Pedalen treten, weil es besonders kostengünstig ist. Bezüglich des Sicherheitsempfindens im Strassenverkehr schneidet das Velo am schlechtesten ab.

Gründe der Verkehrsmittelwahl

G_6

► 2005



8

GROSSES POTENZIAL

Durchschnittlich 757 Kilometer legt jeder Einwohner der Schweiz pro Jahr per Langsamverkehr zurück. Dies entspricht einer Reise zu Fuss und mit dem Velo von Basel nach Amsterdam. Gemessen an den 19 109 Kilometern, die eine Person pro Jahr insgesamt zurücklegt, nimmt sich der Wert aber sehr bescheiden aus. Und er zeigt auch, wie viel Potenzial noch im Langsamverkehr schlummert: Würde jeder der rund 7,5 Millionen Einwohner pro Jahr nur 200 Kilometer mit dem Velo anstatt mit dem Auto zurücklegen (das entspricht weniger als 2% der Autokilometer) könnten bei konservativ geschätzten Kosten von einem Franken pro Auto-Kilometer 1,5 Milliarden Franken gespart werden. Damit wäre die defizitäre Invalidenversicherung (IV) auf einen Schlag saniert!

GLOSSAR

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.

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

Verkehrszweck Beschreibt, zu welchem Zweck die Etappe 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

QUELLEN

Bundesamt für Statistik BFS / Bundesamt für Raumentwicklung ARE

☞ **An weiteren Informationen interessiert?**
Abonnieren Sie unseren monatlichen Newsletter oder die
SMS-Mitteilungen unter www.stadt-zuerich.ch/statistik