

Steuern im sozioökonomischen Kontext der Stadt Zürich



4

SOZIODEMOGRAPHISCHE STRUKTUREN IN VERKEHRSBERUHIGTEN WOHNQUARTIEREN

Untersucht am Beispiel der Tempo-30-Zonen, 2004

Inhaltsverzeichnis

Soziodemographische Strukturen in verkehrsberuhigten Wohnquartieren

Untersucht am Beispiel der Tempo-30-Zonen, 2004

Zusammenfassung	1
Einleitung	2
1 Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich	2
1.1 Charakteristika von Tempo-30-Zonen	2
1.2 Die Stadt Zürich als Pionier	3
1.3 Ausdehnung und Bedeutung	3
2 Soziodemographische Strukturen	6
2.1 Methode und Arbeitshypothesen	6
2.2 Altersmässige Verteilung	6
2.3 Herkunft	7
2.4 Familienstellung	8
2.5 Wohnverhältnis	9
2.6 Aufenthaltsdauer	10
2.7 Steuern	11
2.7.1 Einleitung und Übersicht	11
2.7.2 Einkommen	11
2.7.3 Vermögen	14
2.8 Wohnungen nach Zimmerzahl	15
2.9 Wohnfläche	17
Glossar	18
Verzeichnis der Tabellen, Grafiken und Karten	19

Impressum

Herausgeber Statistik Stadt Zürich

Auskunft Simon Villiger, Telefon 044 250 48 24

Vertrieb Statistik Stadt Zürich
Napfgasse 6
8001 Zürich
Telefon 044 250 48 00

E-Mail statistik@asz.stzh.ch

Internet www.statistik-stadt-zuerich.info

Preis Fr. 10.–

Themenbereiche Bevölkerung, Steuern, Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Copyright Statistik Stadt Zürich, Zürich 2005
Abdruck – ausser für kommerzielle Nutzung – unter Quellenangabe gestattet

Zitierweise Statistik Stadt Zürich (2005): Reihe «Steuern im sozioökonomischen Kontext der Stadt Zürich»
Band 4: Soziodemographische Strukturen in verkehrsberuhigten Wohnquartieren.

ISSN 1660-6981
Oktober 2005

Soziodemographische Strukturen in verkehrsberuhigten Wohnquartieren

Untersucht am Beispiel der Tempo-30-Zonen, 2004

Zusammenfassung

Die vorliegende Studie hat zum Ziel, demographische, steuerliche und wohnungsbezogene Strukturen in Abhängigkeit zur Distanz zu verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen aufzuzeigen. Als Untersuchungsgebiet wurde die Gesamtheit aller 122 Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich ausgewählt. In die Auswertungen einbezogen wurden Wohnstandorte mit einem Abstand zwischen 0 und 150 Metern zur Durchfahrtsstrasse an der Tempo-30-Zonengrenze. Damit wurden rund 55 Prozent der städtischen Wohnbevölkerung erfasst. Ausgehend von zwei Arbeitshypothesen, wurden die meteregenauen Abstände in 15 Klassen zu je 10 Metern zusammengefasst.

Rund 38'000 Personen (bzw. 13 Prozent der in den Tempo-30-Zonen wohnhaften Personen) wohnen direkt an Durchfahrtsstrassen (Abstand maximal 10 Meter), dem flächenmässig grössten Gebiet. Für weitere 21'000 Personen beträgt der Abstand zwischen 11 und 20 Metern, und in den weiter entfernten Wohnlagen nimmt die Bevölkerungszahl aufgrund der kleiner werdenden Flächen kontinuierlich ab.

Die Ergebnisse machen deutlich, dass sich die erwähnten Strukturen zwischen den direkten Wohnlagen an Durchfahrtsstrassen und den im Inneren der verkehrsberuhigten Zonen liegenden teilweise deutlich unterscheiden. An den verkehrsorientierten Wohnlagen sind die Anteile höher bei jungen Erwachsenen, bei ausländischen Personen, bei nicht im Familienverband lebenden Personen sowie bei zur Miete wohnhaften Personen; höher ist ebenso der Anteil an Personen mit kürzerer Aufenthaltsdauer. Über 64-jährige Personen wohnen bevorzugt im Innern der Tempo-30-Zonen: Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nimmt von den verkehrsorientierten Lagen bis hin zu den ruhigeren Lagen im Zentrum der Zonen kontinuierlich zu.

Diese Verteilungen haben Auswirkungen auf die steuerlichen Verhältnisse. Beim Einkommen sind

Unterschiede erkennbar, sie bewegen sich jedoch in einem engen Bereich. Interessant ist die Tatsache, dass die tiefsten Einkommen nicht für die Wohnlagen an den Durchfahrtsstrassen, sondern für diejenigen der «zweiten» und «dritten Reihe» – also im Abstand zwischen 11 bis 30 Metern von Durchfahrtsstrassen – ausgewiesen werden. Beim Vermögen zeigen sich demgegenüber markante Unterschiede für an Durchfahrtsstrassen wohnende Personen und der Bevölkerung in grösserer Distanz dazu. So beträgt der Median des Vermögens an verkehrsorientierten Wohnlagen bei beiden Steuertarifen rund 10'000 Franken. Mit zunehmender Distanz zum Durchgangsverkehr werden rasch Werte von 25'000 (Einzelpersonen) bzw. 55'000 Franken (Verheiratetentarif) oder höher erreicht.

Der Anteil der 1- und 2-Zimmer-Wohnungen ist mit zunehmender Nähe zu Durchfahrtsstrassen höher, derjenige der Wohnungen mit 4- und mehr Zimmern entsprechend kleiner. Die durchschnittliche Nettowohnfläche schwankt zwischen rund 71 m² an verkehrsnahen und 78 m² an verkehrsfurtheren Lagen.

Bei mehreren Merkmalen – beispielsweise beim Anteil der über 64-jährigen Personen, beim Anteil der im Eigentum wohnenden Personen oder beim Vermögen – zeigen sich markante Unterschiede zwischen den direkten Lagen an Durchfahrtsstrassen und denjenigen der «zweiten Reihe».

Die Studie wurde unter Einbezug verschiedener Dienstabteilungen realisiert. Es sind dies das Steueramt der Stadt Zürich, das Tiefbauamt, die Dienstabteilung Verkehr (DAV) sowie die Stadtpolizei. Statistik Stadt Zürich dankt den beteiligten Stellen für die fachliche Beratung und Unterstützung sowie die kritische Durchsicht des Manuskriptes.

Einleitung

Ein Problempunkt ersten Ranges ist in den Städten der Bereich «Verkehr, Parkplätze, Verkehrsberuhigung». Dies zeigen Bevölkerungsbefragungen, nicht nur in der Stadt Zürich, sondern ebenso in Basel und Bern¹. Der motorisierte Privatverkehr erzeugt Lärm und Abgase und gilt als Gefahrenquelle für Anwohnerinnen und Anwohner. Verkehrsberuhigung ist daher ein wichtiger Bestandteil der Stadtentwicklungsstrategie. Umgesetzt werden derartige Massnahmen unter anderem durch die Schaffung von Tempo-30-Zonen. Dabei werden die siedlungsorientierten² Strassen innerhalb der Zonen entlastet, während die verkehrsorientierten² Strassen zwischen den Zonen dem Durchgangsverkehr dienen. Nicht alle Wohnlagen profitieren von Tempo-30-Zonen in gleichem Masse. Nicht wenige grenzen direkt an Strassen, auf welchen der Durchgangsverkehr konzentriert wird. Eine solche Wohnlage unterscheidet sich wohl in vielerlei Hinsicht deutlich von einer solchen inmitten einer verkehrsberuhigten Zone. Es ist daher zu erwarten, dass sich die Bevölkerungszusammensetzung in Gebäuden an Durchfahrtsstrassen von derjenigen in beruhigten Gebieten unterscheidet.

Die vorliegende Studie ist die vierte in der Reihe «Steuern im sozioökonomischen Kontext der Stadt

Zürich»³ und hat zum Ziel, Strukturen demographischer, steuerlicher und wohnungsbezogener Art in Abhängigkeit zur Distanz von verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen aufzuzeigen. Als Untersuchungsraum wurde das Gebiet aller Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich ausgewählt. In einem ersten Kapitel sollen die Charakteristika, die Entstehungsgeschichte und die Bedeutung dieser Zonen in der Stadt Zürich beleuchtet werden. Der anschliessende Hauptteil zeigt für das Jahr 2004 ausgewählte Strukturen der Wohnbevölkerung, Steuern und Wohnungen in diesen Zonen – immer in Abhängigkeit von der Distanz zu verkehrsintensiven Durchfahrtsstrassen – auf. Die Ergebnisse dieser Analyse können als Grundlage für spätere Studien dienen.

¹ Stadt Bern: Einwohnerinnen und Einwohnerbefragung 2003. Vergleich mit früheren Befragungen in Bern und Befragung 2003 in Zürich und Basel. Statistikdienste der Stadt Bern, Oktober 2004.

² Siehe Glossar.

³ Studie 1: Einkommen und Vermögen natürlicher Personen; Studie 2: Steuererträge natürlicher Personen; Studie 3: Steuerliche Auswirkungen der räumlichen Mobilität.

1 Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich

1.1 Charakteristika von Tempo-30-Zonen

Die Realisierung von Tempo-30-Zonen ist wohl eine wichtige Massnahme zur Verkehrsberuhigung. Sicherheit und Wohnqualität können damit verbessert werden. Diese Ziele werden erreicht durch eine Senkung der gefahrenen Geschwindigkeiten, eine Verminderung des Durchgangsverkehrs und eine Senkung der Abgas- und Lärm-Emissionen. Untersuchungen⁴ haben gezeigt, dass Anzahl und Schwere von Unfällen mit Personenschaden nach der Einführung von Tempo-30-Zonen abgenommen haben. Gerade die Verminderung des Gefahrenpotenzials durch die reduzierte Geschwindigkeit wird immer wieder unterschätzt. Beläuft sich der Anhalteweg bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h bei trockener Fahrbahn auf 13 Meter, sind es bei 50 km/h mehr als

das Doppelte, nämlich 27 Meter.⁵ In Tempo-30-Zonen wird zudem die Trennwirkung von Quartierstrassen verringert. Es entstehen «Freiräume» für Kinder, für Fussgängerinnen und Fussgänger generell sowie für Velofahrende und ältere Personen. Für Familien mit Kindern und ältere Personen im Speziellen, aber grundsätzlich für alle Einwohnerinnen und Einwohner, ist eine Wohnlage an einer verkehrsberuhigten Strasse gleichermassen attraktiv.

⁴ Vom BUWAL angeregte Umfrage in 106 Gemeinden mit über 450 Tempo-30-Zonen, 1998

⁵ Physik im Strassenverkehr, Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2001

1.2 Die Stadt Zürich als Pionier

Das Errichten von Tempo-30-Zonen bedarf einer gesetzlichen Grundlage. Diese besteht in der Schweiz seit 1989⁶. Bereits im Mai 1991 wurde in Zürich die erste Tempo-30-Zone in Schwamendingen eingerichtet. Erfahrungen gab es damals in der Schweiz beinahe keine, weshalb man auf solche aus dem Ausland zurückgreifen musste. In den anschliessenden Jahren wurde in Zürich eine Vielzahl von Tempo-30-Zonen ausgeschrieben, die Realisierung aber durch eine Vielzahl von Einsprachen verhindert. Das Hauptproblem bestand darin, dass Tempo 30 zwar für mehr Wohnlichkeit und Sicherheit propagiert wurde, dessen Realisierung aber immer verbunden war mit teuren baulichen und verkehrsorganisatorischen Massnahmen, welche gegen zu schnelles Fahren gerichtet waren. Selbst Befürworterinnen und Befürworter konnten sich mit diesen Massnahmen nicht immer anfreunden. Zwar wurden in den folgenden Jahren einige weitere Zonen realisiert (z.B. 1993 Entlisberg in Wollishofen, 1994 Aussersihl/Wiedikon), dennoch geriet die Umsetzung ins Stocken. So waren Ende September 1999 erst 40 Zonen realisiert, obschon 114 der insgesamt 122 Zonen rechtskräftig waren.

Im Jahr 1999 wurde daher ein neues Verkehrskonzept für die Umsetzung der Tempo-30-Zonen prä-

sentiert, welches auf Akzeptanz und Kooperation aufbaute. Projektteams mit Fachleuten der Stadtpolizei und des Tiefbauamtes besprachen die Massnahmen mit einer Quartierdelegation vor Ort. Die Betroffenen wurden vorgängig angehört, befragt und damit in die Realisierung eingebunden. Damit verbunden war auch der Abschied von teuren baulichen Massnahmen zu Gunsten kostengünstigerer Lösungen. Ein Grossteil der Zonen konnte im Jahr 2000 umgesetzt werden (67), weitere 7 folgten 2001. Im September 2001 waren alle geplanten 122 Tempo-30-Zonen eingeführt. Eine Übersicht gibt die Karte K1 auf der Seite 4.

Im Jahr 2001 hat der Bundesrat die Weisungen zur Zonensignalisation geändert. Aufgrund dieser Änderung kann Tempo 30 seither nicht nur in Gebieten mit hohem Wohnanteil, sondern auch in Gebieten mit grossem Gewerbe- und Dienstleistungsanteilen eingeführt werden (Nebenstrassen mit möglichst gleichartigem Charakter).

⁶ Gesetzliche Grundlage der Signalisation für mehrere Strassenzüge mit gleichartigen Merkmalen bildet die auf 1. Mai 1989 in Kraft gesetzte Revision der Signalisationsverordnung sowie die dazu erlassene Weisung des Eidg. Justiz- und Polizeidepartementes (EJPD) vom 3. April 1989.

1.3 Ausdehnung und Bedeutung

Die räumliche Ausdehnung aller 122 Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich beläuft sich auf rund 30 Quadratkilometer und entspricht damit beinahe einem Drittel der gesamten Stadtfläche. Fast vier von fünf Personen, nämlich 78,4 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner, wohnten Ende

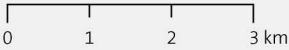
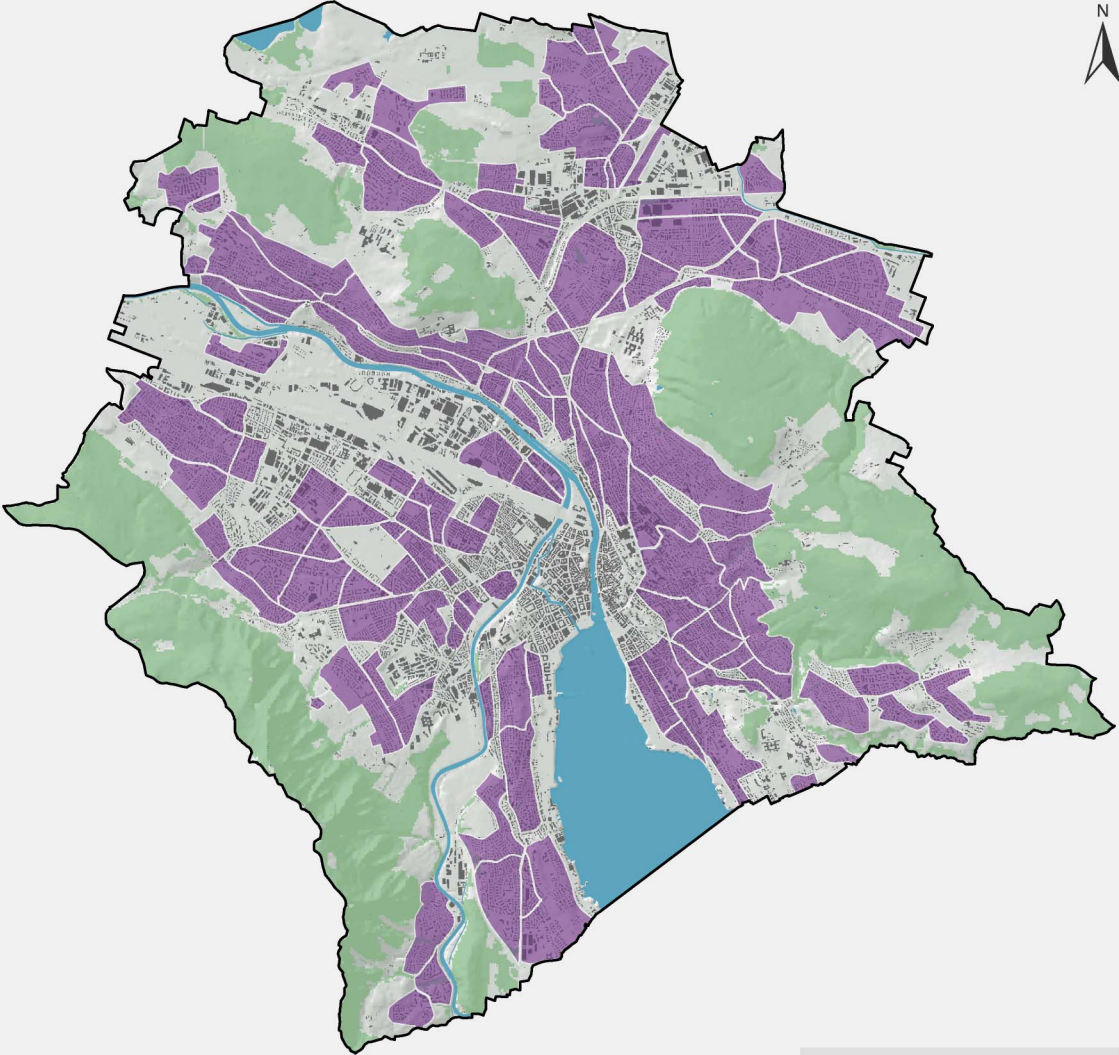
2004 in diesem Gebiet (Tabelle T1), und ebenso hoch (78,6%) lag der Anteil der Wohnungen. Von den in der Stadt wohnhaften Schweizerinnen und Schweizer haben 79,8 Prozent einen Wohnstandort innerhalb der Tempo-30-Zonen, von den ausländischen Personen sind es 75,2 Prozent.

T1: Wohnbevölkerung und Wohnungsbestand in der Stadt Zürich und in den Tempo-30-Zonen

> nach verschiedenen Merkmalen, 2004

	Ganze Stadt	Tempo-30-Zonen	Tempo-30-Zonen Anteil in %
Wohnbevölkerung	364 977	286 283	78.4
Schweizer/-innen	254 835	203 458	79.8
Ausländer/-innen	110 142	82 825	75.2
In Miete wohnende Personen	347 307	271 591	78.2
In Eigentum wohnende Personen	17 670	14 692	83.1
Steuerpflichtige, Grundtarif (Einheiten)	129 360	100 028	77.3
Steuerpflichtige, Verheiratetentarif (Einheiten)	64 602	52 156	80.7
Wohnungen	201 166	158 196	78.6

K1: Übersicht der Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich, 2004



Legende:

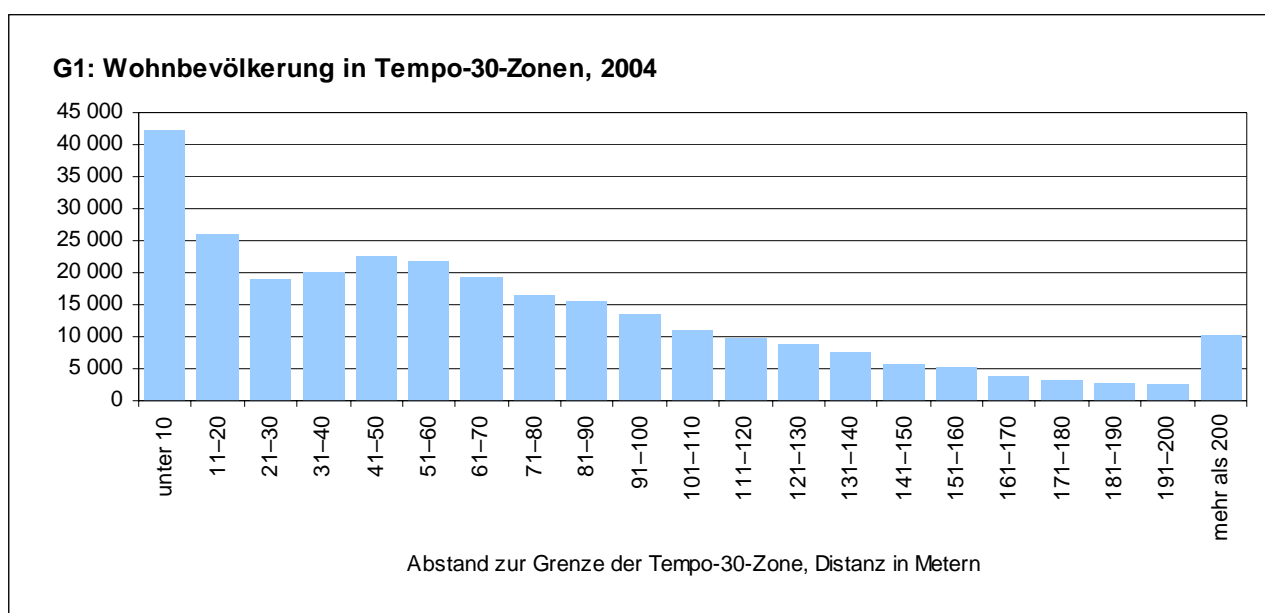
- Tempo-30-Zone
- Gewässer
- Wald
- Stadtgrenze

© Statistik Stadt Zürich

Quelle: Dienstabteilung für Verkehr (DAV), Stadt Zürich

Jede einzelne Tempo-30-Zone ist begrenzt, beispielsweise durch eine Durchfahrtsstrasse, eine Eisenbahnlinie oder durch eine Grünfläche (Rand des Siedlungsgebietes). Je grösser eine Zone, desto grösser kann die Entfernung einer Wohnung zum Zonenrand sein. Wird die Verteilung der Wohnbevölkerung der Tempo-30-Zonen in Abhängigkeit zu der am nächsten gelegenen Zonen-grenze betrachtet, so wohnen rund 42'000 Personen (14,7%) direkt an oder sehr nahe der Zonen-grenze (Abstand 0 bis 10 Meter), bei weiteren rund 26'000 Personen (9,0%) beträgt der Abstand zwischen 11 und 20 Metern. Der Abstand stellt die

kürzeste Distanz zwischen den Koordinaten des Wohnstandortes (Adresse) und der effektiven Zonengrenze (gemäss Abgrenzung von Statistik Stadt Zürich) dar. Knapp 60'000 Personen (20,9%) wohnen zwischen 101 und 200 Meter und für rund 10'000 Personen (3,6%) schliesslich beträgt der Abstand mehr als 200 Meter. Eine Übersicht gibt die Grafik G1. Ab einer Distanz von 61 oder mehr Metern vom Zonenrand nimmt die Zahl der Wohnbevölkerung kontinuierlich ab. Dies erklärt sich hauptsächlich dadurch, dass die einzelnen, jeweils 10 Meter breiten Ringe in Richtung Zentrum hin flächenmässig immer kleiner werden.



2 Soziodemographische Strukturen

2.1 Methode und Arbeitshypothesen

Für die Auswertungen in diesem 2. Kapitel wurde das Gebiet aller Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich gesamthaft untersucht. Methodisch wurde für jeden Adresspunkt des Gebäudes (und damit für jeden Wohnstandort) die Distanz in Metern zur nächstgelegenen Tempo-30-Zonengrenze ermittelt. Die Zonengrenze wurde dabei einem der folgenden zehn Typen zugeteilt: Strasse (von 1. bis 6. Klasse), Quartierstrasse, Autobahn, Eisenbahn, übrige Grenze ohne Strasse (z. B. Grünfläche). Die Strassen der 1. Klasse (Mindestbreite 6 Meter), der 2. Klasse (mindestens 4 Meter breit) und die Autobahnen wurden als belastende Strassen definiert; sie werden im Folgenden als Durchfahrtsstrassen (oder verkehrsorientierte Strassen) bezeichnet.

Für die Auswertungen wurden wie oben erwähnt nur diejenigen Adresspunkte berücksichtigt, deren nächster Abstand zu einer Durchfahrtsstrasse führt. Dadurch wurden 222'376 Personen bzw. 77,7 Prozent aller in den Tempo-30-Zonen wohnhaften Personen erfasst. In den Auswertungen nicht berücksichtigt sind also Personen in Wohnlagen, deren nächste Distanz beispielsweise zu einer Quartierstrasse, zu einem schmalen Fahrweg, zu einer Bahnlinie oder zu Grünflächen führt.

Für die verschiedenen Grafiken wurden 10-Meter Abstandszonen gebildet. Da die Fläche der Wohngebiete und damit die entsprechende Wohnbevölkerung mit zunehmendem Abstand von den Durch-

fahrtsstrassen abnimmt (vgl. Grafik G1), wurden in den Diagrammen nur die Abstandsklassen zwischen 0 und 150 Metern dargestellt. Für weiter entfernte Wohnlagen ist die Zahl der erfassten Personen bzw. Wohnungen für eindeutige Aussagen zu klein. Durch diese Beschränkung wird die Zahl der erfassten Personen nochmals leicht reduziert; sie beträgt 201'060 oder 70,2 Prozent aller in Tempo-30-Zonen wohnhaften Personen. Dies entspricht 55,1 Prozent der städtischen Wohnbevölkerung.

Anhand der vorliegenden Untersuchung stand die Überprüfung der folgenden Arbeitshypothesen im Vordergrund:

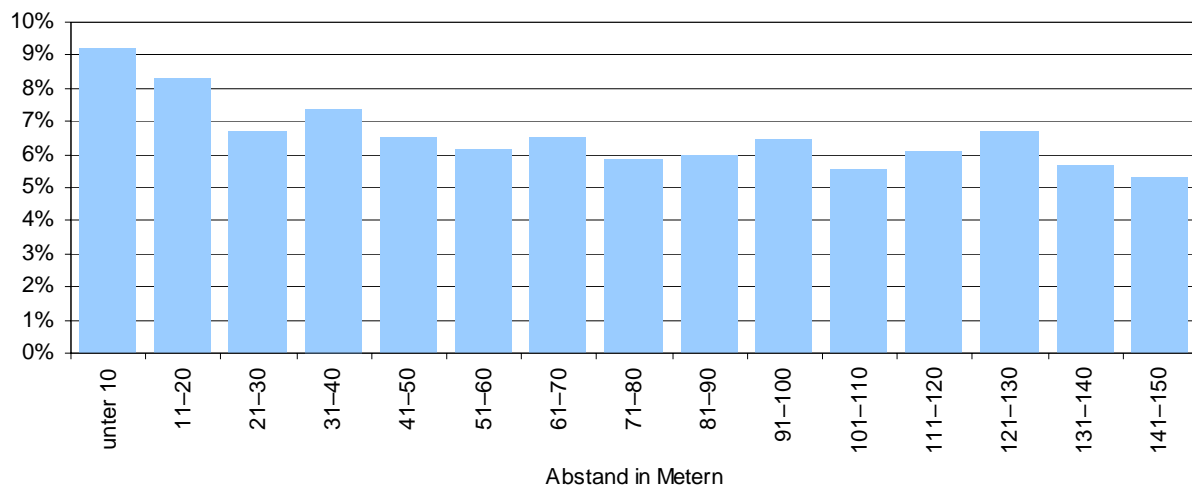
1. Hinsichtlich Zusammensetzung der Wohnbevölkerung, der Steuerstrukturen und Wohnungsverhältnisse zeigen sich je nach Abstand zu verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen Unterschiede.
2. Zwischen der direkten Lage an Durchfahrtsstrassen (Abstand 0 bis 10 Meter) und der nächsten anschliessenden Häuserzeile (Abstand 11 bis 20 Meter) wird ein bruchartiger, für die dahinter liegenden Wohnlagen – beginnend mit dem Abstandsbereich 11 bis 20 Meter bis hin zu den von Durchfahrtsstrassen entfernten Wohnlagen (Abstand 141 bis 150 Meter) – dagegen in kontinuierlicher Verlauf erwartet.

2.2 Altersmässige Verteilung

Ausgehend von den Arbeitshypothesen sind in Abhängigkeit von der Distanz zu den Durchfahrtsstrassen verschiedene Altersverteilungen zu erwarten. Junge Erwachsene sind aufgrund ihrer Berufs- oder Ausbildungstätigkeit standortmobiler, häufiger ausser Haus und wohl auch unempfindlicher gegenüber Lärm als über 64-jährige Personen. Es ist also zu erwarten, dass der Anteil der 20- bis 24-Jährigen an den Durchfahrtsstrassen bzw. den Rändern der 30er Zonen höher ist als im Zentrum; und die gegenteilige Erwartung betrifft den Anteil der über 64-jährigen Personen. Der Anteil der 20- bis 24-Jährigen lag Ende 2004 für die ganze Stadt bei 6,9 Prozent, derjenige der über 64-Jährigen bei 17,2 Prozent.

Die Grafik G2 zeigt den Anteil der in den Tempo-30-Zonen wohnhaften 20- bis 24-jährigen Personen in Abhängigkeit zur Distanz von Durchfahrtsstrassen. Den höchsten Anteil dieser Altersklasse weisen mit etwas über 9 Prozent die Wohnlagen der «ersten Reihe» an den Durchfahrtsstrassen auf. Über dem gesamtstädtischen Wert – aber um rund einen Prozentpunkt tiefer – liegt der Wert für Wohnstandorte mit einem Abstand zwischen 11 und 20 Metern. Für die bereits in einiger Entfernung von den Durchfahrtsstrassen liegenden Wohnstandorte, mit einem Abstand zwischen 21 und 100 Metern, schwanken die Anteile zwischen rund 6 und 7 Prozent, während in weiterer Entfernung mit einer Ausnahme Werte zwischen 5 und 6 Prozent erreicht werden.

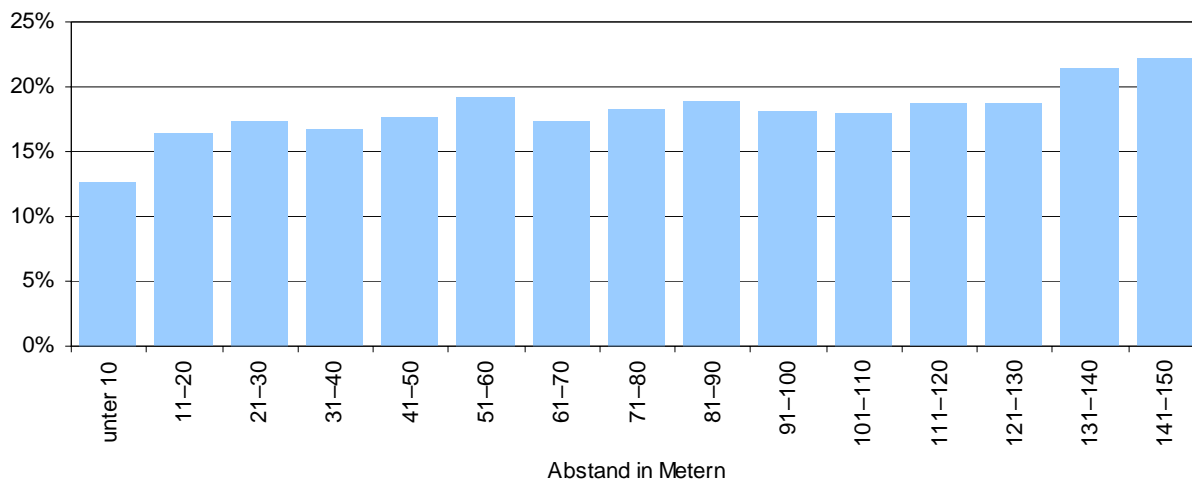
G2: Anteil 20- bis 24-jährige Personen, 2004



Die Grafik G3 mit den Anteilen der über 64-jährigen Personen zeigt eine vergleichsweise homogene Verteilung von rund 17 bis 19 Prozent im Abstandsreich von 11 bis 130 Metern. Mit 12,5 Prozent markant geringer ist der Anteil dieser Altersgruppe direkt an den Durchfahrtsstrassen (bis 10

Meter Abstand), deutlich höher dagegen in den Wohnstandorten mit Abstand 131 bis 150 Meter (22 bis 23 Prozent). Es zeigt sich damit deutlich, dass direkt an Durchfahrtsstrassen ältere Personen am wenigsten stark vertreten sind.

G3: Anteil über 64-jährige Personen, 2004



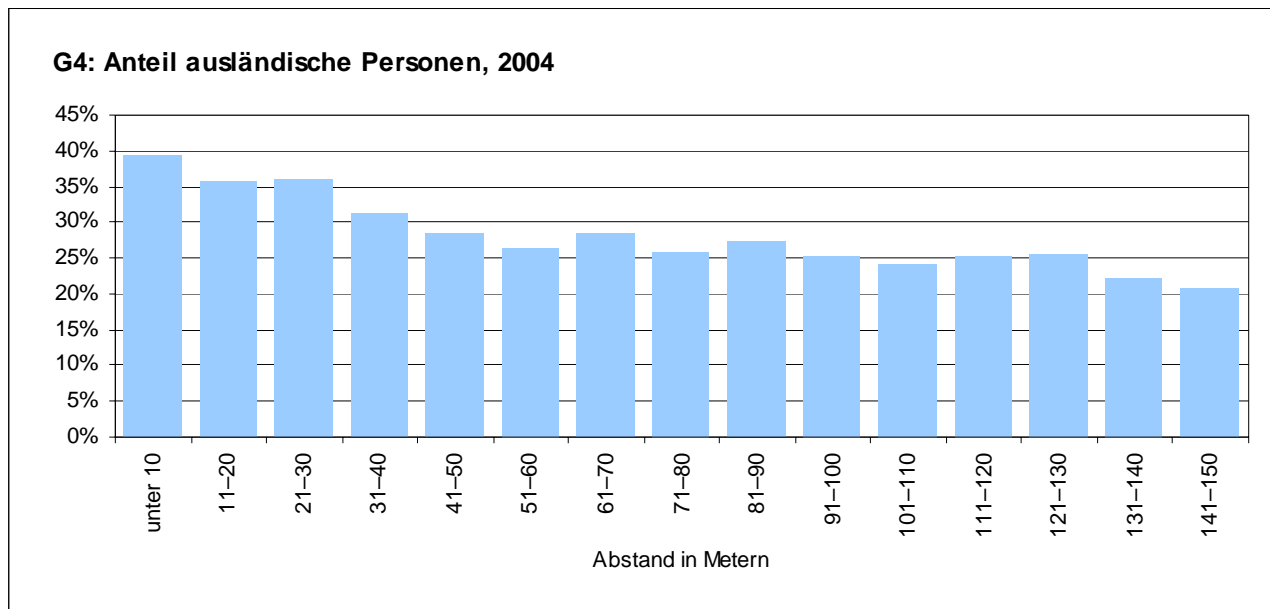
2.3 Herkunft

Die Herkunft bezeichnet die Unterscheidung zwischen Schweizer und ausländischen Personen. Obschon an verkehrorientierten Strassen auch beste und teils ruhige Wohnungen zu finden sind, lassen diese Standorte eine stärkere Präsenz ausländischer Personen vermuten, sei es wegen

des Preises, des baulichen Zustandes, des Strassenlärms oder anderer Faktoren. Die Stadt Zürich wies Ende 2004 einen Anteil ausländischer Personen von 30,2 Prozent aus. In den ausgewiesenen Tempo-30-Zonen lag dieser bei 28,9 Prozent.

Die Grafik G4 zeigt den Anteil ausländischer Personen in Abhängigkeit von der Distanz zu Durchfahrtsstrassen. Der mit rund 39 Prozent höchste Anteil wurde an verkehrsorientierten Wohnlagen (Abstand bis zu 10 Meter von den Durchfahrtsstrassen) ermittelt, während für dahinter liegende Wohnstandorte der Anteil bei 36

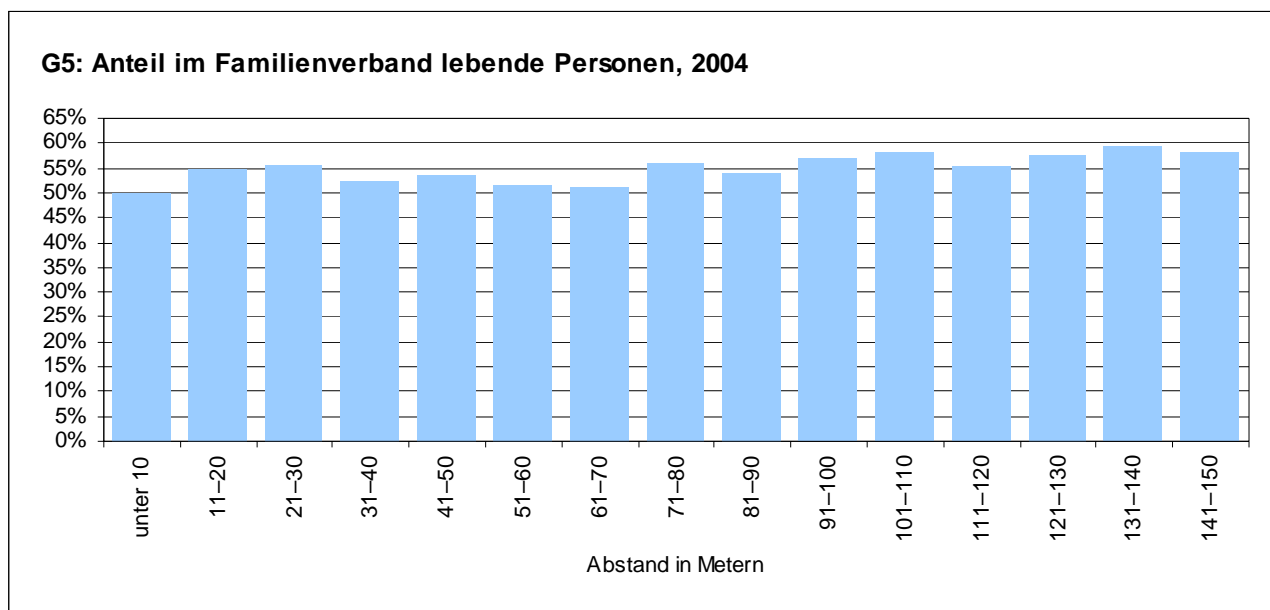
Prozent (Abstand 11 bis 30 Meter) bzw. 31 Prozent (Abstand 31 bis 40 Meter) liegt. Die tiefsten Anteile ausländischer Personen zeigen sich in den von Durchfahrtsstrassen am weitesten entfernten Gebieten – im Abstand zwischen 131 bis 150 Meter – mit 21 bis 22 Prozent.



2.4 Familienstellung

Die Familienstellung wird anhand der im Familienverband lebenden Personen aufgezeigt. Dazu gehören zusammen lebende Ehepartner, im Haushalt lebende Kinder (ohne Altersbegrenzung) sowie Alleinerziehende mit Kind oder Kindern. In der

Stadt Zürich waren Ende 2004 insgesamt 200'925 Personen (55,1%) dieser Kategorie zugeordnet, lebten also als Ehepaar (mit oder ohne Kinder) oder waren Alleinerziehende mit Kind(ern).



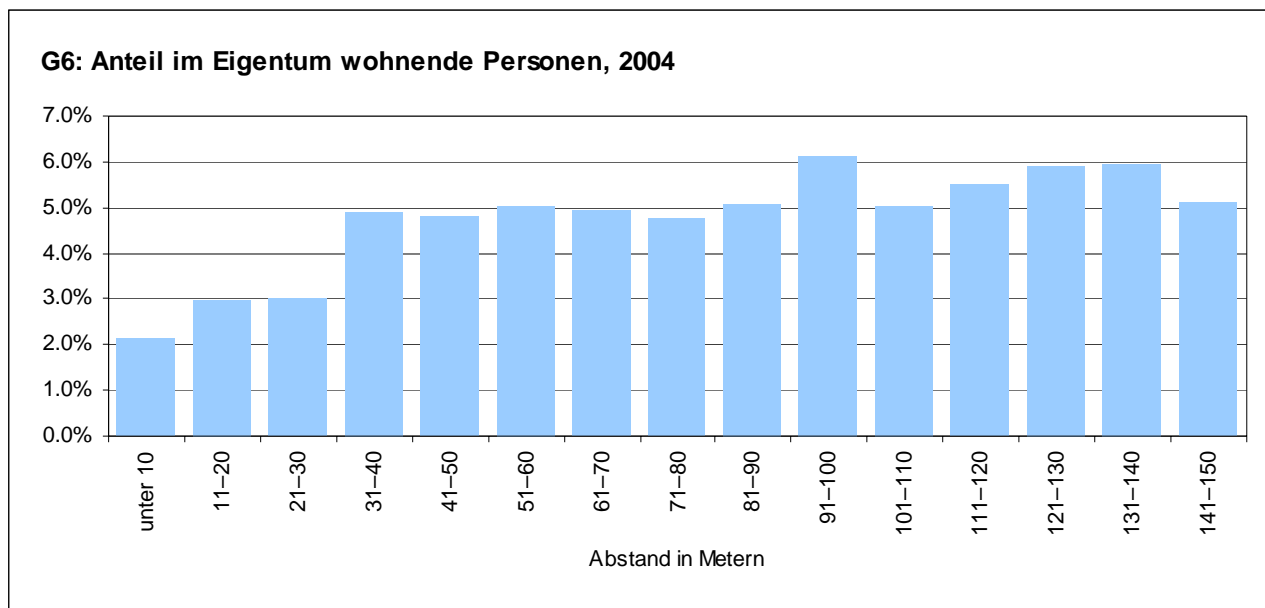
Für die Wohnstandorte innerhalb der Tempo-30-Zonen liegt der Anteil mit 56,3 Prozent geringfügig höher. Nach dem Abstand von Durchfahrtsstrassen betrachtet, zeigt sich eine vergleichsweise homogene Verteilung: Je nach Abstandszone beträgt der Anteil der im Familienverband lebenden

Personen zwischen 50 und knapp 60 Prozent. Die höchsten Anteile werden in den von Durchfahrtsstrassen weiter entfernten Wohnlagen erreicht, der tiefste Anteil zeigt sich mit knapp 50 Prozent an den Standorten direkt an verkehrsorientierten Durchfahrtsstrassen (Grafik G5).

2.5 Wohnverhältnis

Das Wohnverhältnis unterscheidet zwischen Wohnen in Miete (darunter fallen auch Wohnverhältnisse mit Genossenschaften) und Wohnen in selbstgenutztem Eigentum, sei es in Form einer Eigentumswohnung oder eines Hauses. Die überwiegende Mehrheit der in der Stadt Zürich lebenden Bevölkerung ist in einem gemieteten Objekt zu Hause. Lediglich knapp 18'000 Personen bzw. 4,8 Prozent aller Personen wohnen im Eigentum, davon fast 15'000 Personen in einer der Tempo-30-Zonen. Der Anteil der im Eigentum wohnenden Personen liegt hier mit 5,1 Prozent geringfügig höher.

Die Grafik G6 veranschaulicht die Anteile der im Eigentum wohnenden Personen nach der Distanz zu Durchfahrtsstrassen. Es können im Wesentlichen drei Ausprägungen unterschieden werden: Direkte Lagen an verkehrsorientierten Strassen weisen mit 2,1 Prozent die tiefsten Anteile aus. Es zeigen sich hier wohl die Auswirkungen der oft gehörten Äusserung, dass sich Wohneigentum direkt an Durchfahrtsstrassen schlecht verkaufen lässt. Dahinter, also im Abstandsbereich zwischen 11 bis 30 Meter, beträgt der Eigentumsanteil 3,0 Prozent. Nochmals deutlich höher – zwischen 4,8 und 6,1 Prozent – liegen die Anteile in den vom Hauptverkehr entfernteren und damit wohl auch ruhigeren Wohnlagen.



2.6 Aufenthaltsdauer

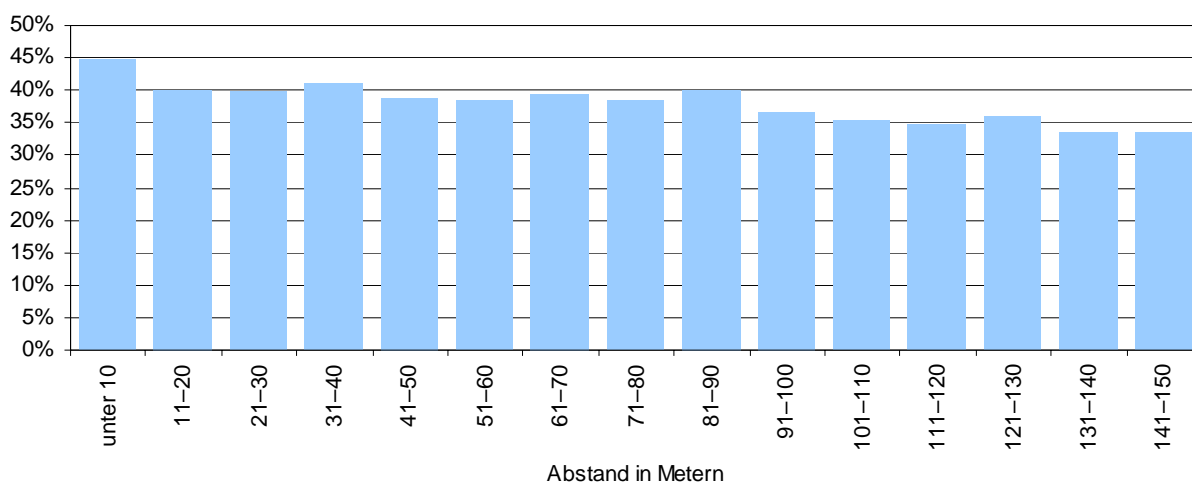
Für die Aufenthaltsdauer am jetzigen Wohnstandort wurden die beiden Ausprägungen «weniger als 3 Jahre» und «mehr als 10 Jahre» ausgewählt. Gesamtstädtisch waren Ende 2004 rund 41 Prozent seit weniger als 3 Jahren und rund 25 Prozent seit mehr als 10 Jahren an der aktuellen Adresse wohnhaft.

Der Anteil der Personen mit einer Aufenthaltsdauer von weniger als 3 Jahren (Grafik G7) liegt an den Durchfahrtsstrassen mit 45 Prozent um 4 Prozent

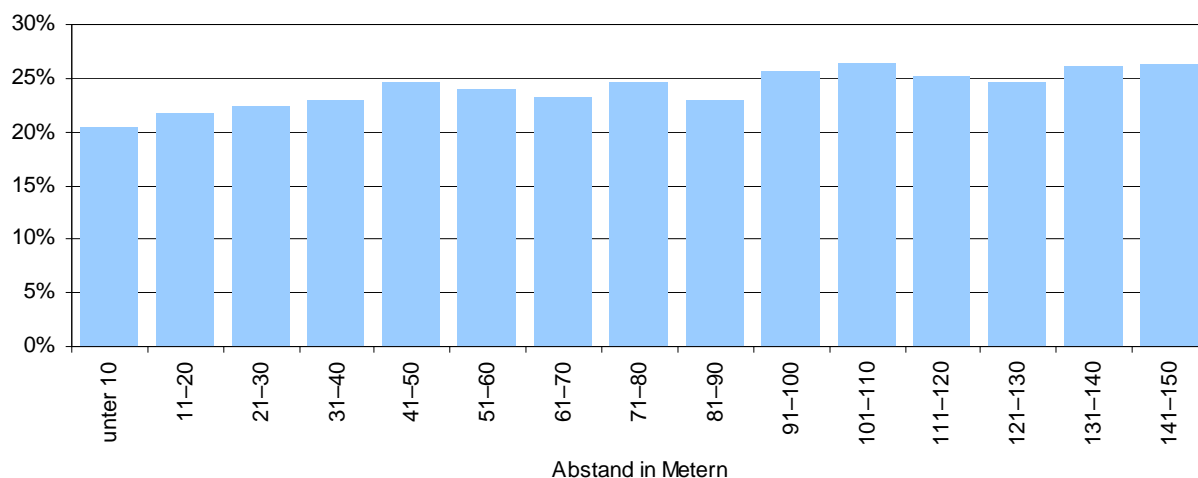
punkte über dem städtischen Mittel. In weiter entfernten Wohnlagen sinkt dieser Anteil auf 35 Prozent oder darunter.

Die Grafik G8 andererseits zeigt den Anteil derjenigen Personen, welche schon seit mehr als 10 Jahren an ihrem jetzigen Wohnstandort leben, in Abhängigkeit zur Distanz von Durchfahrtsstrassen. Der Anteil nimmt mit zunehmender Distanz leicht zu.

G7: Anteil Personen mit Aufenthaltsdauer von weniger als 3 Jahren, 2004



G8: Anteil Personen mit Aufenthaltsdauer von mehr als 10 Jahren, 2004



2.7 Steuern

2.7.1 Einleitung und Übersicht

Die Steuerverhältnisse werden mittels der beiden besteuerten Hauptkomponenten Einkommen und Vermögen dargestellt. Als steuerliche Einheit gilt einerseits eine allein stehende Person und andererseits ein Ehepaar oder eine allein erziehende Person mit Kind oder Kindern. Im ersten Fall kommt der Grundtarif (GT), im zweiten der Verheiratetentarif (VT) zur Anwendung. Im Sinne einer präziseren Darstellung wurden für alle Auswertungen die beiden Tarife gesondert betrachtet. Während beim Einkommen bei beiden Tarifen zwi-

schen in Tempo-30-Zonen wohnhaften Steuerpflichtigen und ausserhalb wohnenden Steuerpflichtigen nur marginale Unterschiede vorhanden sind, sind diese beim Vermögen etwas ausgeprägter. Das mittlere Vermögen (Median) der in der Stadt Zürich wohnhaften und hier steuerpflichtigen Personen beträgt 21'000 Franken (Alleinstehende) bzw. 49'000 Franken beim Verheiratetentarif. Für die innerhalb der Tempo-30-Zonen wohnenden Steuerpflichtigen wurden höhere Werte errechnet (Tabelle T2).

T2: Medianeinkommen und Medianvermögen > nach Wohnstandort und Tarifart, 2004

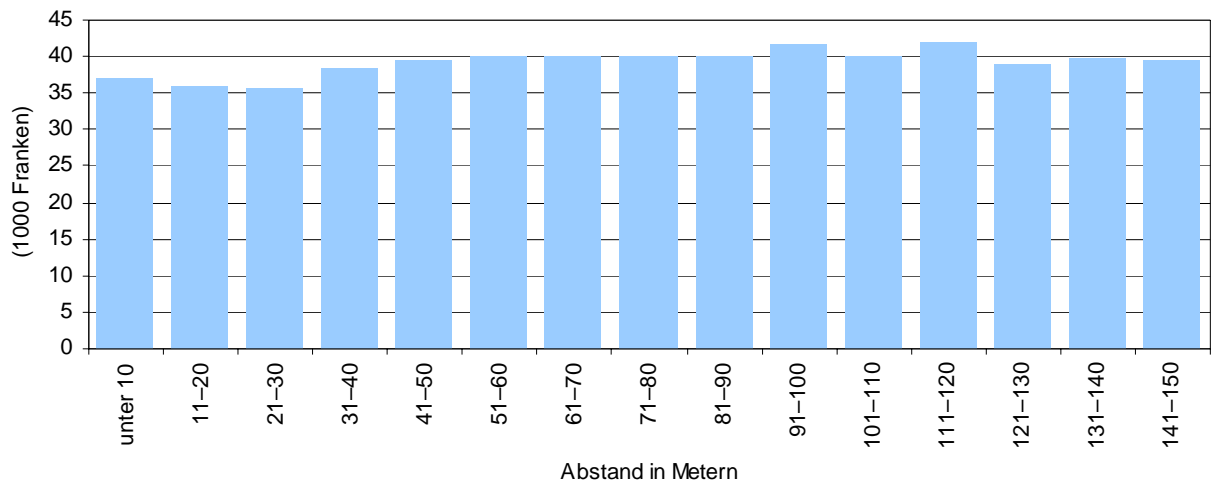
	Ganze Stadt	Innerhalb Tempo-30-Zonen	Ausserhalb Tempo-30-Zonen
Einkommen			
Grundtarif (GT)	39 300	39 600	38 100
Verheiratetentarif (VT)	62 500	62 700	61 450
Vermögen			
Grundtarif (GT)	21 000	23 000	14 000
Verheiratetentarif (VT)	49 000	55 000	27 000

2.7.2 Einkommen

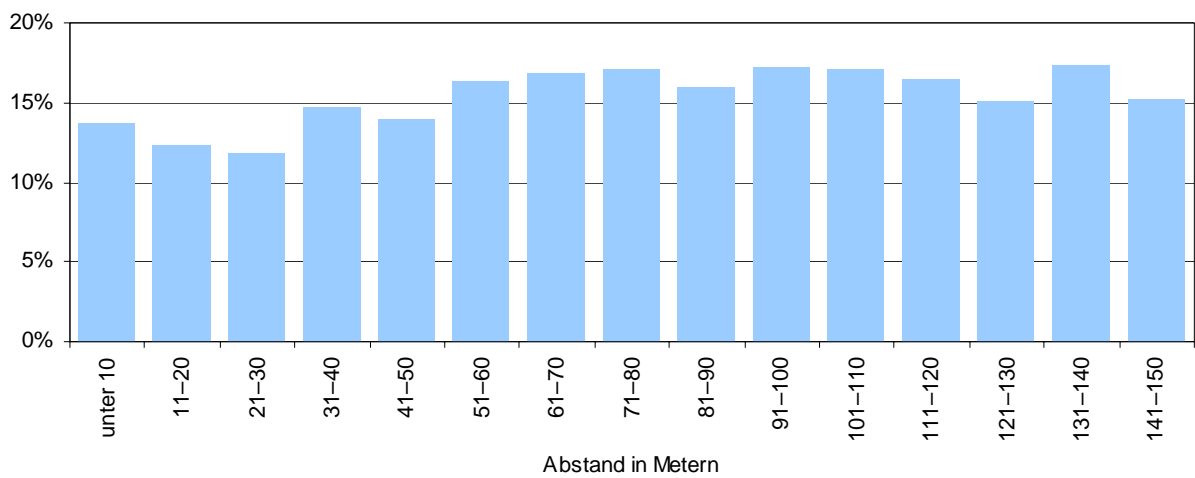
Je nach Distanz zu verkehrsorientierten Strassen wurden unterschiedliche Median-Einkommen ermittelt, wobei im grossen Ganzen die Unterschiede jedoch gering sind. Bei den Alleinstehenden präsentieren sich die Abstandsbereiche bis zu 30 Metern mit Medianwerten von rund 36'000 bis 37'000 Franken aber doch tiefer als die vom Durchgangsverkehr weiter entfernten Wohnlagen, in denen Werte um oder etwas über 40'000 erreicht werden (Grafik G9). Beim Verheiratetentarif ist es sehr ähnlich. Für Wohnlagen im Abstandsbereich bis zu 30 Metern wurde ein Median von rund 56'000 Franken errechnet, für die weiter

entfernten Wohnstandorte beträgt er hingegen über 61'000 mit ansteigender Tendenz bis hin auf 68'000 Franken (Grafik G11). Was sich bereits bei der Verteilung des Median-Einkommens gezeigt hat, verdeutlichen die beiden Grafiken G10 und G12. Die Anteile der Steuerpflichtigen mit Einkommen von mehr als 70'000 Franken (Alleinstehende) bzw. 100'000 Franken (Verheiratetentarif) sind wohl in vom Verkehr entfernten Lagen höher, die tiefsten Werte finden sich aber nicht direkt an Durchfahrtsstrassen, sondern in der zweiten Reihe.

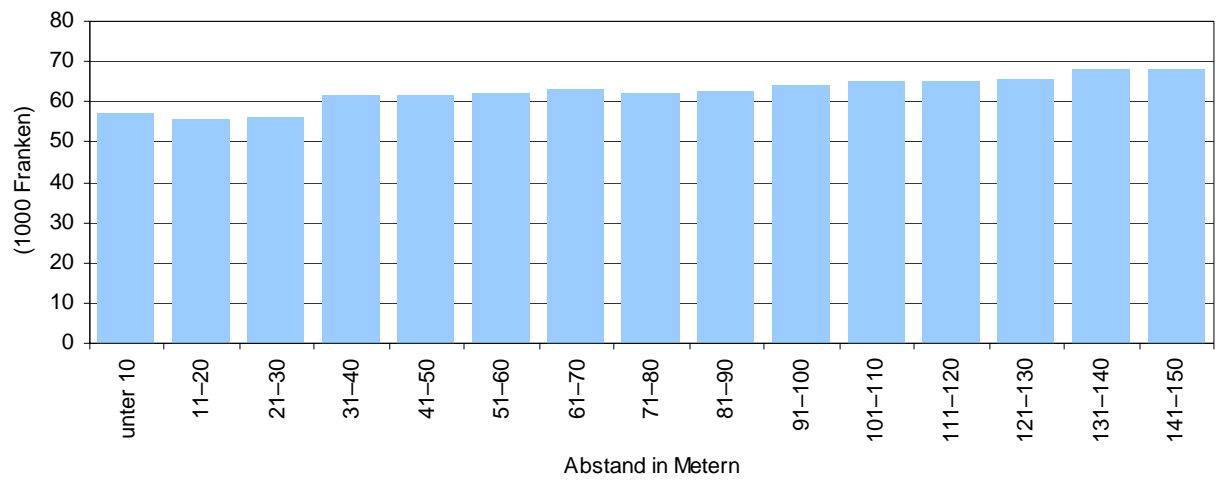
G9: Median-Einkommen (Tarif GT), 2004



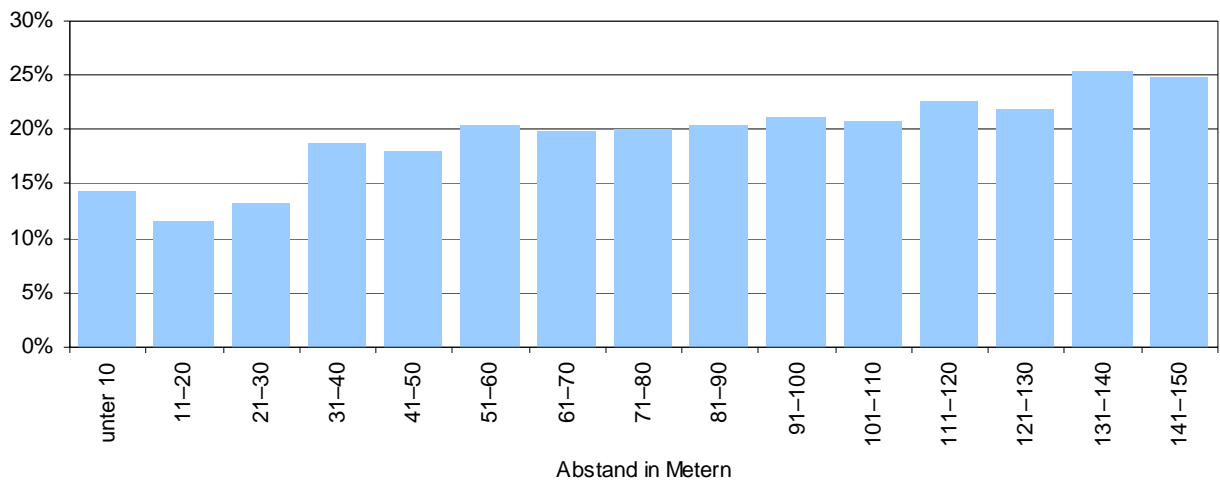
G10: Anteil Steuerpflichtige mit Einkommen von mehr als 70'000 Franken (Tarif GT), 2004



G11: Median-Einkommen (Tarif VT), 2004



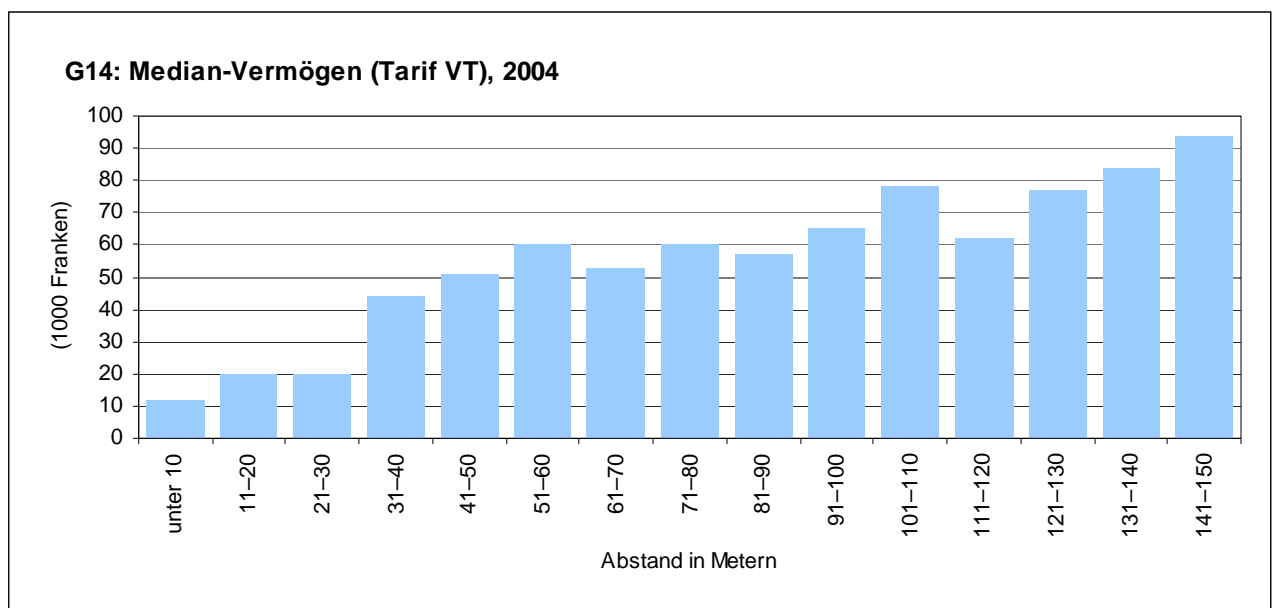
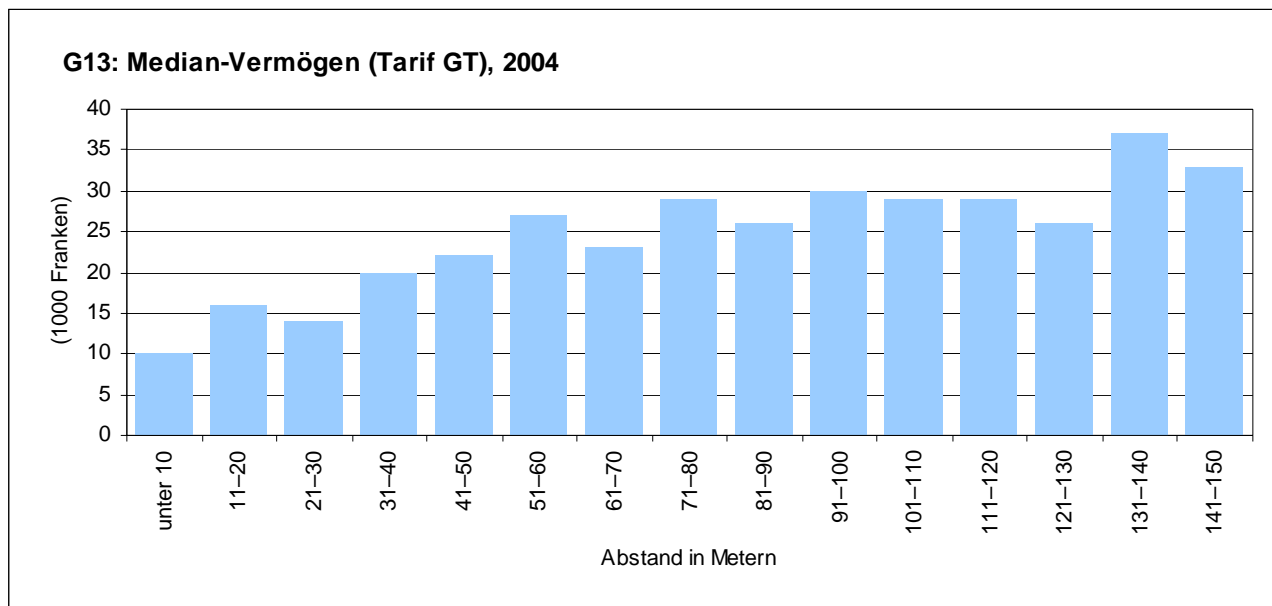
G12: Anteil Steuerpflichtige mit Einkommen von mehr als 100'000 Franken (Tarif VT), 2004



2.7.3 Vermögen

Die Verteilung des Vermögens zeigt sowohl beim Grundtarif als auch beim Verheiratetetarif eine ähnliche, wenn auch beim Grundtarif gleichmässigerere Verteilung (Grafiken G13 und G14). Die tiefsten Vermögen werden mit rund 10'000 Franken für beide Tarifarten an den Wohnlagen direkt

an Durchfahrtsstrassen erreicht, die höchsten an den vom Hauptverkehr am weitesten entfernten Wohnlagen (131 bis 150 Meter). Die Medianwerte der steuerbaren Vermögen liegen in diesem Abstandsreich bei oder über 33'000 (Tarif GT) bzw. 84'000 Franken (Tarif VT).

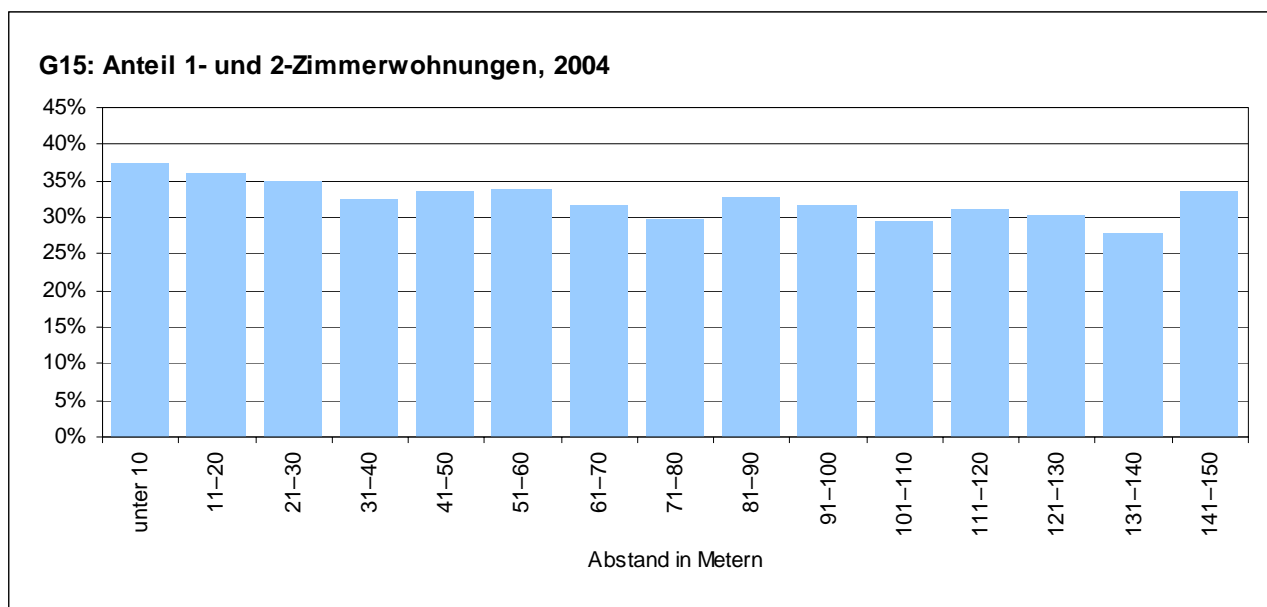


2.8 Wohnungen nach Zimmerzahl

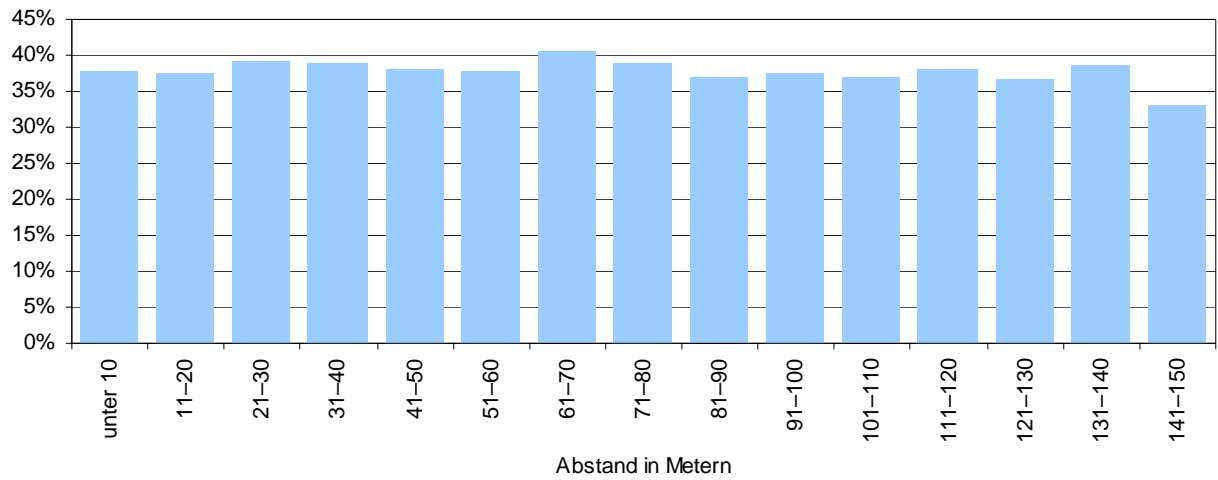
In der Stadt Zürich entfallen von den 201'166 Wohnungen im Jahr 2004 34,3 Prozent auf 1- und 2-Zimmerwohnungen, 36,9 Prozent aller Wohnungen weisen 3 und 28,8 Prozent 4 oder mehr Zimmer auf. Mit rund 158'000 Wohnungen liegen beinahe vier von fünf Wohnungen innerhalb von Tempo-30-Zonen; dieser Anteil entspricht demjenigen der Wohnbevölkerung.

Die 1- und 2-Zimmerwohnungen sind an den Durchfahrtsstrassen anteilmässig stärker vertreten; bei den Wohnlagen mit einem Abstand bis zu 30 Meter beträgt ihr Anteil zwischen 35 und 37 Prozent. In den vom Durchgangsverkehr weiter entfernten Standorten sind Anteile zwischen rund

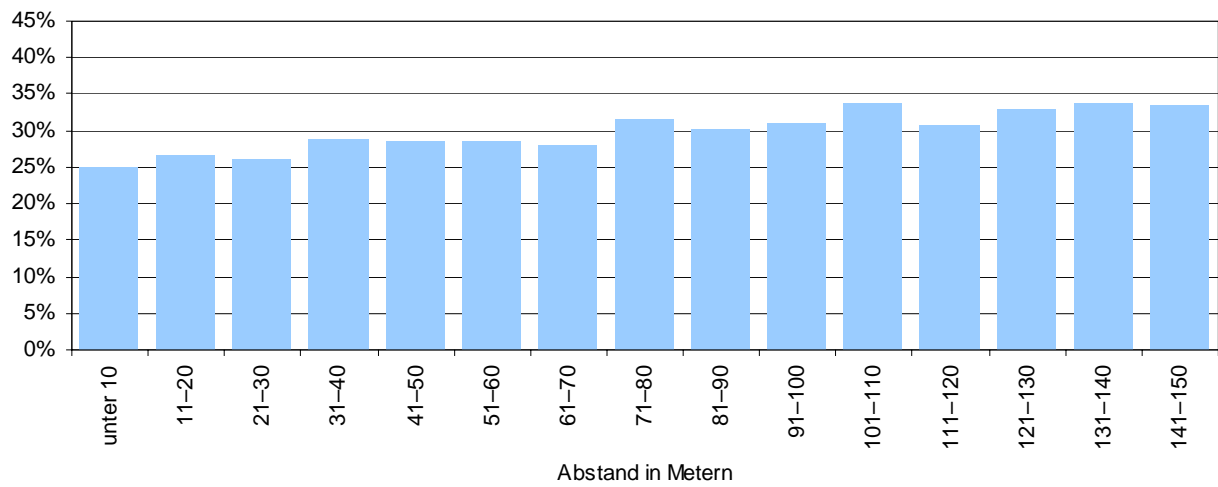
30 und 34 Prozent üblich. Davon leicht abweichend zeigen sich die Anteile im Abstandsbereich 131 bis 140 und 141 bis 150 Meter, was aber aufgrund der geringen Anzahl Wohnungen im Rahmen der Erwartungen liegt. Während die 3-Zimmerwohnungen relativ homogen verteilt sind – die Anteile bewegen sich zwischen 37 und 41 Prozent – sind Wohnungen mit 4 oder mehr Zimmern in den vom Durchgangsverkehr entfernteren Lagen deutlich häufiger und erreichen Anteile von gegen 34 Prozent. An den verkehrsorientierten Strassen handelt es sich in der ersten Häuserreihe lediglich bei jeder vierten Wohnung um eine solche mit 4 oder mehr Zimmern.



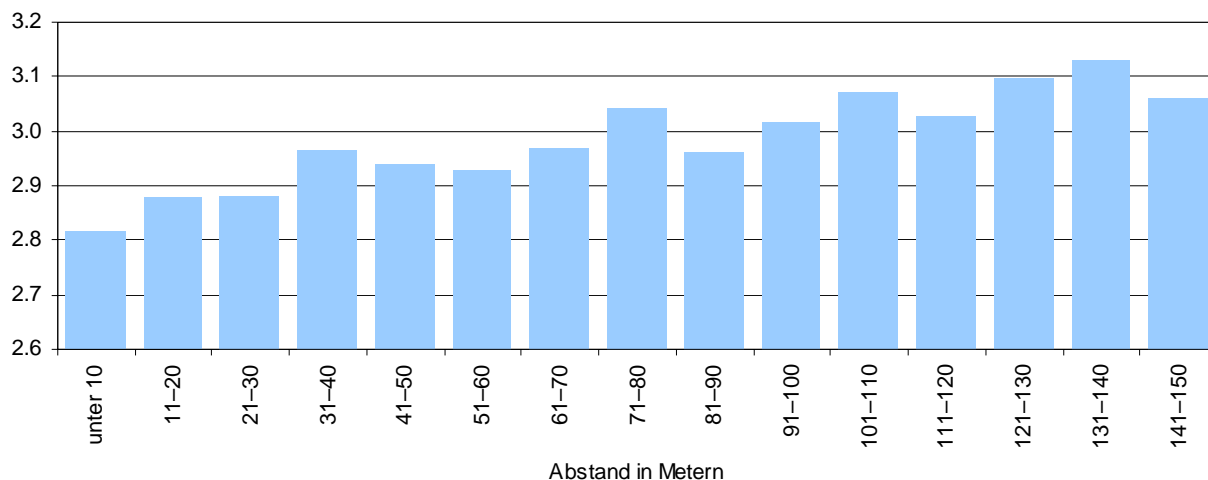
G16: Anteil 3-Zimmerwohnungen, 2004



G17: Anteil Wohnungen mit 4 und mehr Zimmern, 2004



G18: Durchschnittliche Anzahl Zimmer, 2004

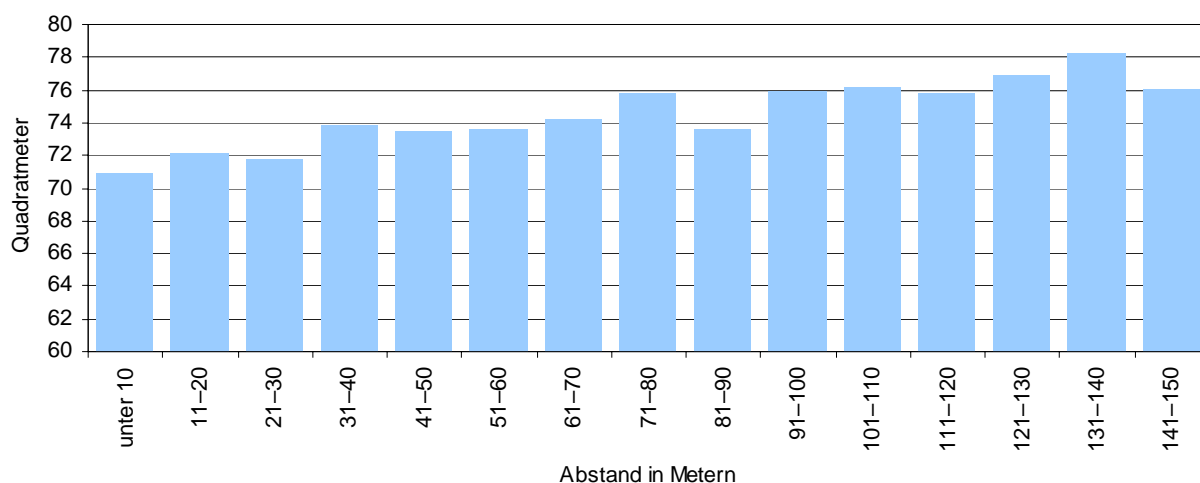


2.9 Wohnfläche

Die durchschnittliche Nettowohnfläche bewegt sich in den verschiedenen Abstandsbereichen in einer Bandbreite zwischen knapp 71 m² (Abstand von Durchfahrtsstrasse bis zu 10 Meter) und rund 78 m² (Abstand 131 bis 140 Meter). Grundsätzlich

nimmt – von Ausnahmen abgesehen – die durchschnittliche Nettowohnfläche mit zunehmender Distanz vom Durchgangsverkehr zu, was die Verteilung der Wohnungen nach Zimmerzahl widerspiegelt.

G19: Durchschnittliche Nettowohnfläche, 2004



Glossar

Zonen mit Tempobeschränkungen: Als Zonen mit Tempobeschränkungen werden Tempo-30-Zonen, Begegnungszonen (Tempo 20, Fussgängervortritt) und Fussgängerzonen bezeichnet.

Tempo-30-Zone: Das Signal «Tempo-30-Zone» kennzeichnet Strassen in Quartieren oder Siedlungsbereichen, auf denen besonders vorsichtig und rücksichtsvoll gefahren werden muss. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (Signalisationsverordnung, Art. 22a).

Begegnungszone: «Begegnungszonen» sind Strassen in Wohn- oder Geschäftsbereichen, auf denen die Fussgänger/-innen die ganze Verkehrsfläche benützen dürfen. Sie sind gegenüber den Fahrzeugführenden vortrittsberechtigt, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern. Begegnungszonen lösen die nach altem Recht signalisierten «Wohnstrassen» ab.

Fussgängerzone: «Fussgängerzonen» sind den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten. Wird ausnahmsweise beschränkter Fahrzeugverkehr zugelassen, darf höchstens im Schrittempo gefahren werden; die Fussgänger/-innen haben Vortritt.

Siedlungsorientierte Strassen: Die siedlungsorientierten Strassen dienen vorwiegend den Siedlungsansprüchen. Sie sind grundsätzlich für die Anordnung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h prädestiniert.

Verkehrsorientierte Strassen: Die verkehrsorientierten Strassen entsprechen dem Basis-Streckennetz und sollen in erster Linie den Durchgangsverkehr bewältigen.

Wohnbevölkerung: In der Stadt Zürich wohnhafte und gemeldete Personen gemäss wirtschaftlichem Wohnsitzbegriff. Dazu zählen auch Personen mit kurzfristigem Aufenthalt, mit Wochenaufenthalt oder Nebenniederlassung sowie Asylsuchende.

Steuertarife:

Grundtarif (GT): Für allein stehende Personen.

Verheiratetentarif (VT): Für Ehegatten, die in rechtlich und tatsächlich ungetrennter Ehe leben, sowie für verwitwete, gerichtlich oder tatsächlich getrennt lebende, geschiedene und ledige Steuerpflichtige, die mit minderjährigen Kindern oder volljährigen Kindern, welche in der beruflichen Ausbildung stehen und deren Unterhalt die Steuerpflichtigen zur Hauptsache bestreiten, zusammenleben.

Steuerpflichtige:

Erfasst sind ausschliesslich natürliche Personen, welche aufgrund ihrer persönlichen Zugehörigkeit in der Stadt Zürich steuerpflichtig sind, d.h. die ihren steuerrechtlichen Wohnsitz oder Aufenthalt in der Stadt Zürich haben. Einen steuerrechtlichen Wohnsitz in der Stadt Zürich hat eine Person, wenn sie sich hier mit der Absicht dauernden Verbleibens aufhält. Nicht erfasst sind Personen, welche für Einkünfte einem Abzug an der Quelle unterliegen, die direkt vom Arbeitgeber oder einem Leistungsschuldner dem Gemeinwesen abgeliefert wird.

Einkommen:

Unter Einkommen wird ausschliesslich das steuerbare Einkommen ausgewiesen. Dieses entspricht dem Reineinkommen, vermindert um die Freibeträge (Sozialabzüge). Darunter fallen Abzüge für Kinder und unterstützungsbedürftige Personen.

Vermögen:

Unter Vermögen wird ausschliesslich das steuerbare Vermögen ausgewiesen.

Verzeichnis der Tabellen, Grafiken und Karten

Tabellen

T1: Wohnbevölkerung und Wohnungsbestand in der Stadt Zürich und in den Tempo-30-Zonen, 2004	3
T2: Medianeinkommen und Medianvermögen, 2004	11

Grafiken

G1: Wohnbevölkerung in Tempo-30-Zonen, 2004	5
G2: Anteil 20- bis 24-jährige Personen, 2004	7
G3: Anteil über 64-jährige Personen, 2004	7
G4: Anteil ausländische Personen, 2004	8
G5: Anteil im Familienverband lebende Personen, 2004	8
G6: Anteil im Eigentum wohnende Personen, 2004	9
G7: Anteil Personen mit Aufenthaltsdauer von weniger als 3 Jahren, 2004	10
G8: Anteil Personen mit Aufenthaltsdauer von mehr als 10 Jahren, 2004	10
G9: Median-Einkommen (Tarif GT), 2004	12
G10: Anteil Steuerpflichtige mit Einkommen von mehr als 70'000 Franken (Tarif GT), 2004	12
G11: Median-Einkommen (Tarif VT), 2004	13
G12: Anteil Steuerpflichtige mit einem Einkommen von mehr als 100'000 Franken (Tarif VT), 2004	13
G13: Median-Vermögen (Tarif GT), 2004	14
G14: Median Vermögen (Tarif VT), 2004	14
G15: Anteil 1- und 2-Zimmerwohnungen, 2004	15
G16: Anteil 3-Zimmerwohnungen, 2004	16
G17: Anteil Wohnungen mit 4 und mehr Zimmern, 2004	16
G18: Durchschnittliche Anzahl Zimmer, 2004	17
G19: Durchschnittliche Nettowohnfläche, 2004	17

Karte

K1: Übersicht der Tempo-30-Zonen in der Stadt Zürich, 2004	4
--	---

Datenquellen: Statistik Stadt Zürich
Steueramt der Stadt Zürich
Dienstabteilung Verkehr Stadt Zürich