



Motorisierung der Stadt Zürich

2/2002 Entwicklung bei den leichten Motorwagen bis 3.5t

Die Verkehrsplanung informiert ...

... über die Verkehrsentwicklung in der Stadt. In dieser Reihe kommen aktuelle Grundlagen und interessante Auswertungsergebnisse der Verkehrsplanung zur Sprache.

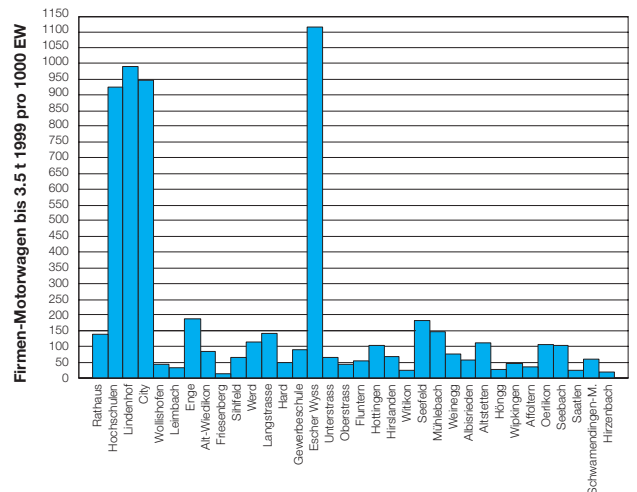
Mit Fragen wenden Sie sich bitte an die Verkehrsplanung des Tiefbauamtes der Stadt Zürich,

Telefon 01/216 27 22

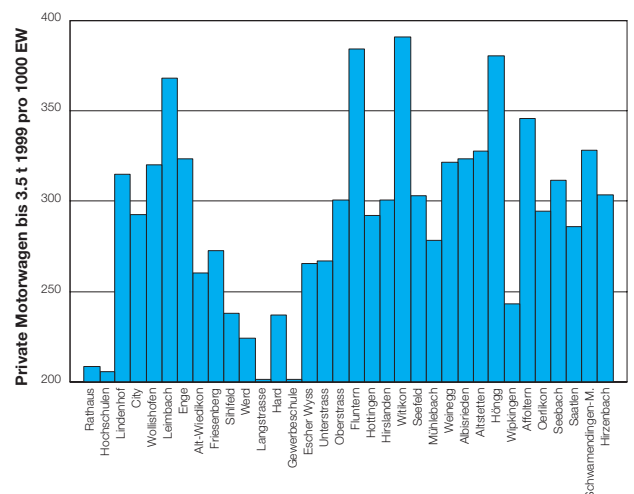
E-Mail: verkehrsplanung@taz.stzh.ch

Von 1990 bis 1999 verzeichnete die Stadt Zürich bei allen leichten Motorwagen bis 3.5 t einen Rückgang von 396 Fahrzeugen auf 386 pro tausend Einwohnende. Dies entspricht einer Abnahme von 2.6 %. Durchschnittlich nahm die Motorisierung um 0.4 % pro Jahr ab. Verantwortlich für diese rückläufige Entwicklung waren die gegenläufigen Entwicklungstendenzen eines abnehmenden Personen- und Nutzfahrzeugbestandes bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum (die Angaben beziehen sich auf die Wirtschaftsbevölkerung Zürichs).

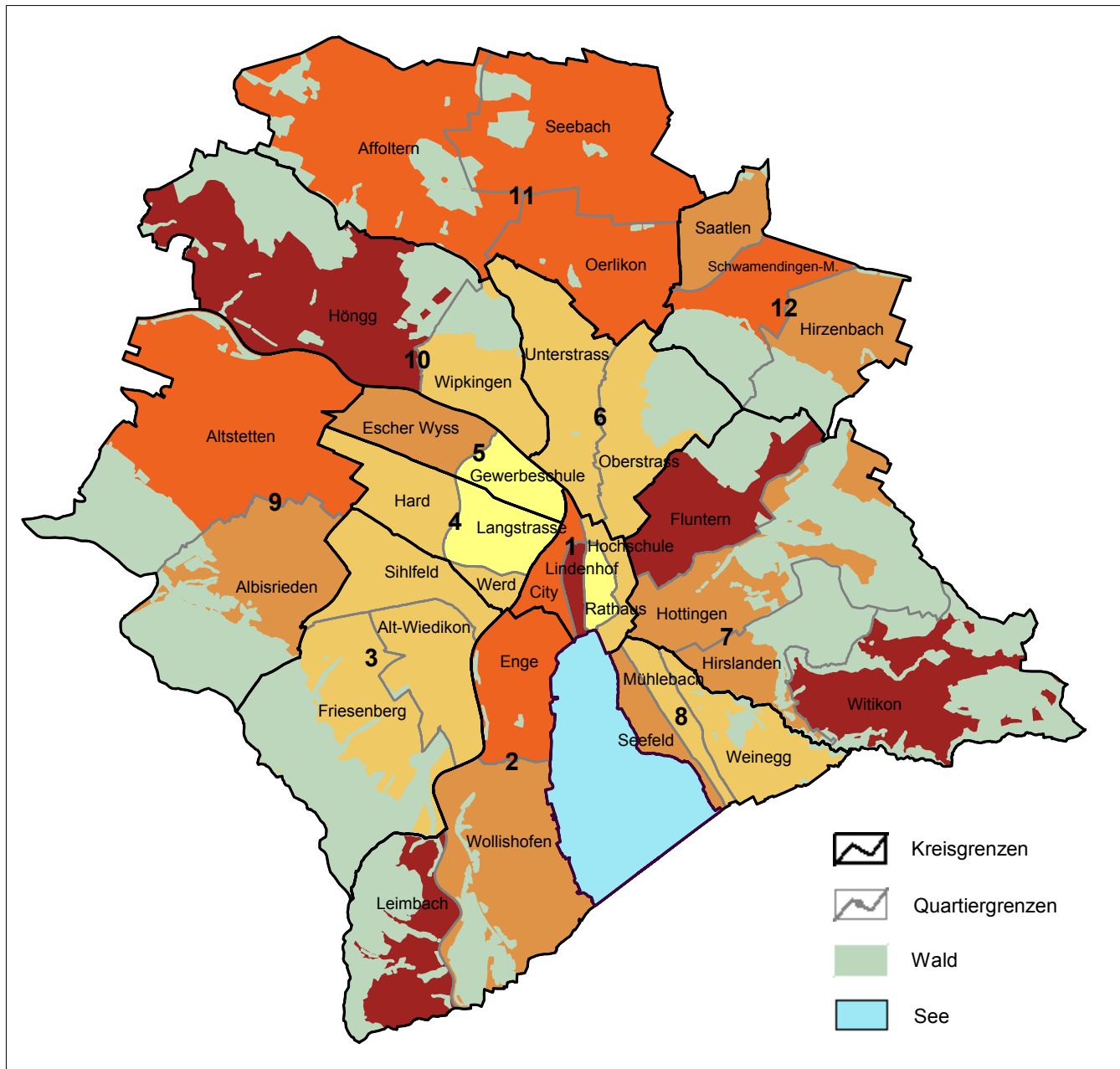
Von 1990 bis 1999 ist der Anteil der Firmenwagen am Fuhrpark der leichten Motorwagen bis 3.5 t von 20.8 % auf 22.3 % angestiegen. Ihre Dichte ist in den zentral gelegenen Quartieren City, Hochschulen und Lindenhof besonders hoch, da dort viele Dienstleistungen angeboten werden. Im Escher Wyss-Quartier wiederum sind viele Firmen ansässig, die für die Ausübung ihres Gewerbes auf einen Firmenwagen angewiesen sind. Die auffällig hohe Firmenwagendichte korrespondiert mit den geringen Bevölkerungszahlen in den betreffenden Quartieren. Da die Fahrzeuge dem Wohnort des Fahrzeughalters bzw. der Firmenadresse zugeordnet werden und nicht dem tatsächlichen Standort, «wohnen» in den genannten Quartieren statistisch gesehen mehr Autos als Leute.



Die niedrigste Dichte an privaten Motorwagen bis 3.5 t pro tausend Einwohnende wiesen 1999 die Quartiere Langstrasse mit 201, Gewerbeschule mit 202, Hochschulen mit 206 und Rathaus mit 208 auf. Gemeinsam ist ihnen ihre zentrale Lage und die Tatsache, dass sie schon 1990 zu den niedrigst motorisierten Quartieren zählten. Am anderen Ende der Skala liegen jene Quartiere mit der höchsten Dichte an privaten Motorwagen. Wie schon 1990, verzeichneten auch im Jahre 1999 Witikon (391), Fluntern (384), Höngg (380) und Leimbach (368) die höchsten Werte. Ausschlaggebend für die hohen Werte könnten nebst der Stadtrandlage und dem weitmaschigeren öffentlichen Verkehrsnetz eine höhere Rate an Zweiter- oder Drittwagen sein.



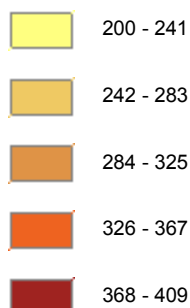
Motorisierungsgrad nach Stadtquartieren 1990



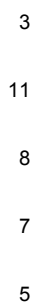
Wertebereich

Um die Veränderung der Privatwagendichte in den einzelnen Quartieren über den Zeitraum von 1990 bis 1999 sichtbar zu machen, weisen beide Vergleichsaufnahmen denselben Wertebereich (200-409) und dieselbe Intervallgrösse (41) auf. Die niedrigste Privatwagendichte im Jahre 1990 wies das Quartier Gewerbeschule mit 221 Motorwagen bis 3,5 t auf tausend Einwohnende auf, die höchste Witikon mit 408. Der Wert für die Stadt Zürich betrug 396.

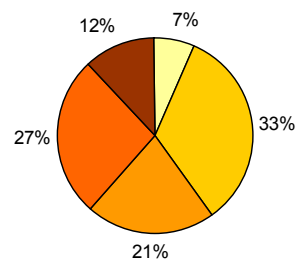
Private Motorwagen bis 3,5 t pro 1000 Einwohnende



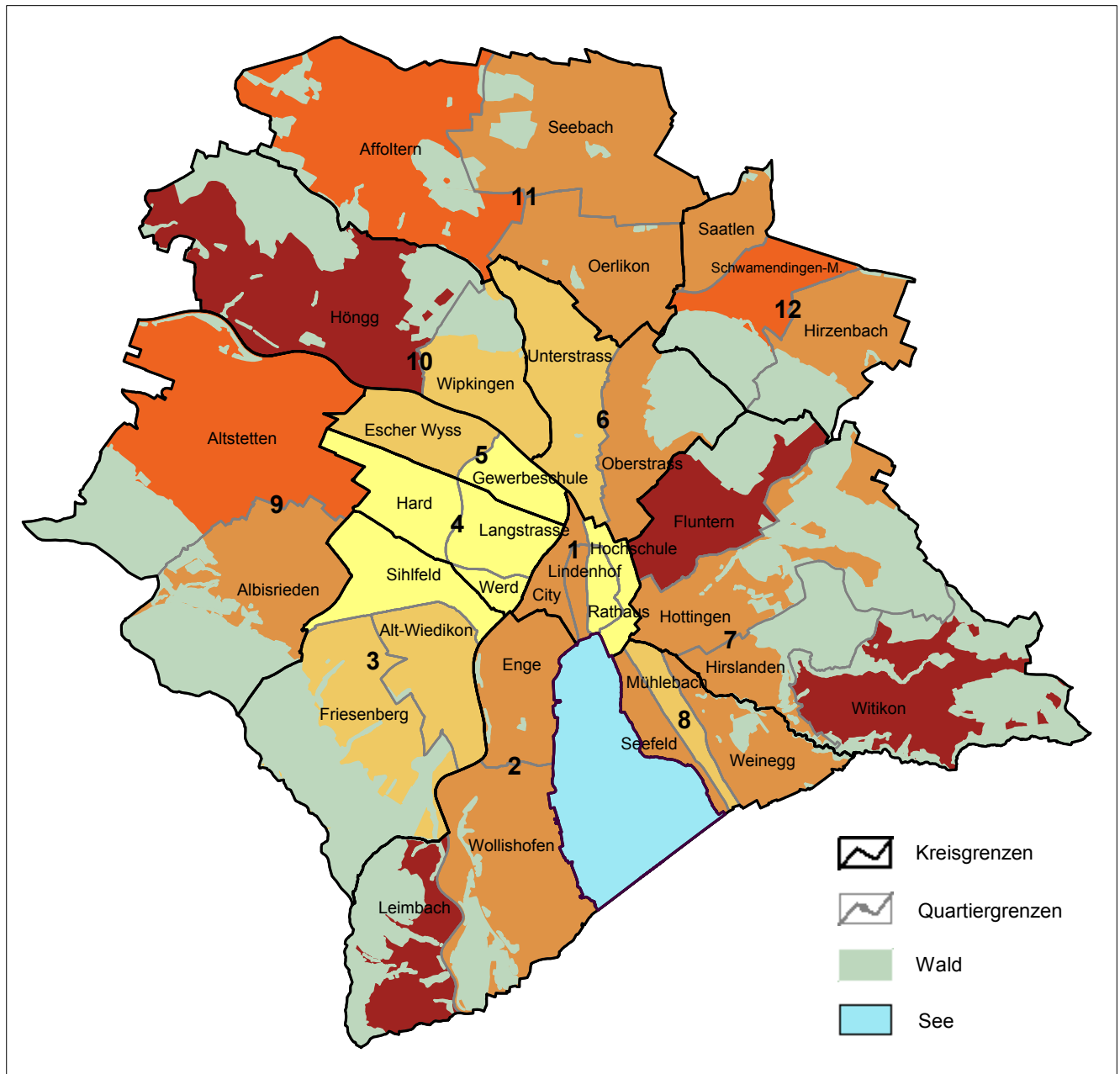
Anzahl Quartiere



Einwohnende pro Intervall in %



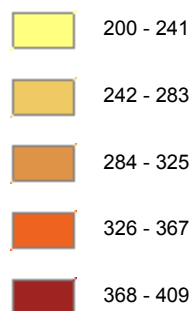
Motorisierungsgrad nach Stadtquartieren 1999



Wertebereich

Um die Veränderung der Privatwagen-
dichte in den einzelnen Quartieren über
den Zeitraum von 1990 bis 1999 sicht-
bar zu machen, weisen beide Ver-
gleichsaufnahmen denselben Werte-
bereich (200-409) und dieselbe Inter-
vallgrösse (41) auf. Die niedrigste
Privatwagendichte im Jahre 1999 wies
das Quartier Langstrasse mit 200 Motor-
wagen bis 3.5 t auf tausend Einwohn-
ende auf, die höchste Witikon mit 391.
Der Wert für die Stadt Zürich betrug
386.

Private Motorwagen bis 3,5 t pro 1000 Einwohnende



Anzahl Quartiere

7
6
14
3
4

Einwohnende pro Intervall in %

