



# Bevölkerungsbefragung 2009



# Vorwort



Die Zürcherinnen und Zürcher mögen Zürich. Daran, dass der allergrösste Teil der Bevölkerung sehr gern in der Limmatstadt wohnt, arbeitet und lebt, hat sich auch in den letzten beiden Jahren nichts verändert, auch wenn es heute wirtschaftlich schwieriger geworden ist.

Der Stadtrat freut sich, auch dieses Jahr wieder ein insgesamt positives Feedback der Bevölkerung entgegen nehmen zu können. Die erfreulichen Ergebnisse der Bevölkerungsbefragung zeigen einerseits, dass die Bemühungen der Stadtregierung erfolgreich sind, geben andererseits auch wichtige Aufschlüsse über die Sorgen der Bevölkerung und zeigen Bereiche mit Verbesserungspotenzial auf.

Dieses Jahr ist das Schwerpunktthema dem Verkehr gewidmet, der in der Vergangenheit in allen Befragungen stets als wichtigstes Problem Zürichs genannt wurde. Die Antworten lassen keine eindeutigen Rückschlüsse in Bezug auf die städtische Politik zu, vielmehr zeigen sie, dass es in der Bevölkerung in Verkehrsfragen gegensätzliche Haltungen gibt. Die Resultate werden differenziert ausgewertet in die weitere Verkehrsplanung einfließen.

Ein weiteres Thema der diesjährigen Befragung bildet die 2000-Watt-Gesellschaft. Die Resultate zeigen, dass dieses zentrale Thema einen erfreulich hohen Bekanntheitsgrad geniesst. Die Bevölkerung setzt sich offensichtlich aktiv mit Fragen der Nachhaltigkeit auseinander und macht sich Gedanken zur weiteren Senkung unseres Energieverbrauchs.

So gern die Zürcherinnen und Zürcher in der Stadt wohnen, so schwer ist es hier eine passende Wohnung zu finden. Obwohl das vom Stadtrat 1998 formulierte Ziel «10 000 Wohnungen in 10 Jahren» deutlich übertroffen werden konnte, übersteigt die Nachfrage das Angebot weiterhin.

Auch für die kommende Legislatur ist es das Ziel von Stadtrat und Verwaltung, die hohe Wohn- und Lebensqualität nachhaltig zu sichern. Ein besonderes Augenmerk verdienen dabei die in der Bevölkerungsbefragung akzentuierten Problemfelder. Die Befragung trägt dazu bei zu erkennen, wo die Bevölkerung Zürichs «der Schuh drückt» und uns dort zu verbessern, wo es nötig ist.

Corine Mauch, Stadtpräsidentin

# Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>Synthese</b>	<b>6</b>
<b>1 Einschätzungen zu Zürich als Wohnort</b>	<b>8</b>
<b>Wohnortsbeliebtheit und Lebensqualität</b>	<b>8</b>
<b>Positive Aspekte Zürichs</b>	<b>11</b>
<b>Negative Aspekte der Stadt Zürich (Problemwahrnehmung)</b>	<b>11</b>
<b>Zufriedenheit mit den Lebensbedingungen und Einrichtungen</b>	<b>13</b>
<b>Sich in Zürich zu Hause fühlen</b>	<b>15</b>
<b>Subjektive und objektive Sicherheit</b>	<b>16</b>
<b>2 Wirtschaftliche und soziale Situation</b>	<b>20</b>
<b>Bildungsstand der Befragten</b>	<b>20</b>
<b>Erwerbstätigkeit und Einkommen</b>	<b>22</b>
Erwerbstätigkeit	22
Erwerbsbeteiligung	23
Haushaltseinkommen	23
<b>Beurteilung der wirtschaftlichen Lage</b>	<b>24</b>
<b>3 Wohnen in der Stadt Zürich</b>	<b>29</b>
<b>Wer wohnt wie?</b>	<b>29</b>
Haushaltsformen und Wohnungsgrößen	29
Haushalt nach Alter und Geschlecht	30
Besitzstand der Wohnung	31
Wohndauer und Zuzugsgrund	31
<b>Wohnkosten</b>	<b>32</b>
Verteilung der Mietpreise	32
Vergleich der durchschnittlichen Mietpreise 2003 und 2009	34
Mietbelastung	36
Subjektive Einschätzung des Mietzinses im Verhältnis zum Haushaltsbudget	36
<b>Zufriedenheit mit der Wohnsituation</b>	<b>37</b>
Zufriedenheit mit der Wohnung	37
Subjektive Einschätzung des Mietpreises im Vergleich zur Qualität der Wohnung	38
Zufriedenheit mit der Wohnumgebung	39
Veränderungen in der Wohnumgebung	41
Verkehrslärm	43

<b>4 Verkehrsmittelnutzung und Einschätzungen zur Verkehrssituation</b>	<b>45</b>
<b>Verkehrsmittelnutzung in der Stadt Zürich</b>	<b>45</b>
<b>Kombinierte Verkehrsmittelnutzung</b>	<b>47</b>
<b>Unterschiedliche Einstellungen nach Verkehrsteilnahme</b>	<b>49</b>
Die Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger	50
Mit dem Velo unterwegs in der Stadt	51
Unterwegs mit dem öffentlichen Verkehr	51
Die Sicht der Autofahrenden	52
<b>Zufriedenheit mit der Parkiersituation</b>	<b>53</b>
Parkplatzangebot in der Innenstadt	53
Parkplatzangebot im Wohnquartier	55
Parkplatzangebot für den Einkauf im Quartier	55
<b>Bewertung von verkehrspolitischen Massnahmen</b>	<b>56</b>
<b>5 Zürich auf den Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft</b>	<b>59</b>
Bekanntheitsgrad der klimapolitischen Zielsetzungen	59
Beurteilung von energiepolitischen Massnahmen	60
Vorschläge für Energiesparmassnahmen	61
<b>6 Stadtverwaltung und Politik</b>	<b>63</b>
Bewertung von Massnahmen in verschiedenen Politikfeldern	63
Ausgabeverhalten der Stadt	65
Zufriedenheit mit den städtischen Verwaltungsabteilungen	66
Vertretung durch die Behörden	68
<b>7 Vorgehen und Methode</b>	<b>71</b>
Konzept der Bevölkerungsbefragung	71
Wer wird befragt?	71
<b>Literaturhinweise</b>	<b>74</b>

# Synthese

Seit nunmehr zehn Jahren führen wir alle zwei Jahre eine Bevölkerungsbefragung durch, um Informationen zu Einstellungen und Einschätzungen der Bewohnerinnen und Bewohner Zürichs zu einer breiten Themenvielfalt zu erhalten.

Auch in dieser sechsten Bevölkerungsbefragung bezeichnen die allermeisten der Befragten ihre Stadt als einen guten Ort zum Wohnen und zum Leben. Zürich ist auch für die grosse Mehrheit der Ort, an dem sie sich daheim fühlen. Natürlich ist dieser emotionale Bezug zur Stadt für die neu aus dem Ausland zugezogene Bevölkerung weniger stark gegeben, sie schätzen dafür die Lebensqualität Zürichs besonders hoch ein.

Besonders zufrieden zeigen sich alle Befragten wie immer mit den guten Leistungen des öffentlichen Verkehrs. Wahrscheinlich so häufig wie in keiner anderen Stadt benutzt der weitaus grösste Teil der BewohnerInnen regelmässig Tram und Bus, wenn sie in der Stadt unterwegs sind. Hohe Zufriedenheitswerte erhalten auch die Ausgehmöglichkeiten, sowie das Kultur- und Unterhaltungsangebot. Eine hohe Bedeutung hat Zürich ausserdem als Ausbildungs- und Arbeitsort. Für mehr als die Hälfte der Befragten sind dies auch die Gründe, weshalb sie in die Stadt gezogen sind. Die Arbeitslosigkeit wird nicht stärker problematisiert als noch vor zwei Jahren und die Forderungen nach der Schaffung von mehr Arbeitsplätzen fallen sogar leicht geringer aus. Obwohl die Bewertung der allgemeinen Wirtschaftslage nach der euphorischen Bewertung 2007 um einiges weniger gut ausfällt, scheint die Wirtschaftskrise sich hier nicht wider zu spiegeln. Die Selbsteinschätzung der persönlichen ökonomischen Situation fällt nach wie vor positiv aus. Nur die Haushalte mit tiefem Einkommen bezeichnen dieses Jahr zur Hälfte ihre wirtschaftliche Situation lediglich als «schlecht und recht». Der Blick in die wirtschaftliche Zukunft fällt allgemein pessimistischer aus. Einzig die jüngeren, unter 30-Jährigen wie auch die neu aus dem Ausland Zugezogenen gehen optimistisch davon aus, dass sich ihre künftige finanzielle Situation in nächster Zeit verbessern werde.

Drei Themen erweisen sich gemäss Befragung durch verschiedene Äusserungen als die vordringlichsten Aufgaben für die Stadtentwicklung: der Verkehr, das knappe Wohnungsangebot und die Umweltbelastung.

So haben wir denn auch den *Verkehr* zum Schwerpunktthema der diesjährigen Befragung gemacht. Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Bedürfnisse je nach bevorzugter Nutzung des Verkehrsmittels widersprechen. In Zürich sind Tram und Bus die mit Abstand am häufigsten genutzten Verkehrsmittel, und die Zufriedenheit der Passagiere ist ausserordentlich hoch (Note 5.4). Speziell positiv werden das Informationsangebot, der Fahrplan und die Direktverbindungen genannt. Der Erfolg des ÖV führt zu dessen einzigem Nachteil – er wird häufig als überfüllt bezeichnet. Die Verkehrssituation aus Sicht der zu Fuss Gehenden erhält im Schnitt die Note 4.7. Sie fühlen sich aber insgesamt wohl und geben an, dass sich die Strassen gut und sicher überqueren liessen. Allerdings findet rund die Hälfte der Befragten, dass die Vortrittsrechte am Fussgängerstreifen durch die Autos missachtet

werden. Die Gruppe der regelmässig in der Stadt Auto- bzw. Velofahrenden ist erstaunlicherweise annähernd gleich gross. Beide Gruppen sind weniger zufrieden. Die Autofahrenden bewerten ihre Situation mit einem knappen «genügend» (Note 3.9). Sie sind sich einig, dass man mit dem Auto oft zu langsam vorwärts komme und wünschen sich mehr Parkplätze in der Innenstadt. Wer das Parkleitsystem nutzt, beurteilt das Parkplatzangebot etwas positiver. Am wenigsten zufrieden mit der Verkehrssituation sind die Velofahrenden (Note 3.7). Sie wünschen sich vordringlich mehr Velowege.

Bei den verkehrspolitischen Massnahmen werden generell finanzielle Anreize und ökologisch begründete Massnahmen begrüsst, Lenkungsmassnahmen (Besteuerung und Gebühren) hingegen abgelehnt. Zugestimmt wird auch einer Einschränkung des Autoverkehrs bei hoher Ozon- und Feinstaubbelastung wie auch dem Bau von Stadttunnels für den Individualverkehr. Eine ablehnende Haltung überwiegt hingegen beim Ausbau der Strassen-Infrastruktur, beim Road-Pricing, der Erhöhung der Benzinpreises und der Parkplatzgebühren in der Innenstadt. Die Ergebnisse zeigen, dass die Verkehrspolitik in Zürich auch in Zukunft kontrovers diskutiert werden wird und wohl – allen Massnahmen zum Trotz – nie alle Verkehrsteilnehmenden zufrieden sein werden.

Die *Einschätzung der Wohnsituation* zeigt eine unverändert hohe Zufriedenheit mit der Wohnumgebung, wogegen die Zufriedenheit mit der Wohnung im Schnitt leicht zurückgegangen ist. Sie hängt nicht zuletzt vom Mietpreis ab. Wer findet, die Miete sei zu hoch, ist unzufriedener. Das finden dieses Jahr mit 28% etwas mehr Befragte als noch 2003 (22%). Bei den angegebenen Mietpreisen kann auch eine deutliche Verlagerung hin zu teureren Wohnungen festgestellt werden. Insbesondere die grösseren Wohnungen sind spürbar teurer als noch vor sechs Jahren. Die Mietbelastung des Haushaltbudgets ist klar abhängig vom Haushaltseinkommen: in den oberen Einkommensklassen ist sie verhältnismässig gering, bei den tiefsten Einkommen steigt sie auf gegen 40%.

Erstaunlich und erfreulich ist, dass das Thema «*2000-Watt-Gesellschaft*», der die Stimmberechtigten Zürichs im Jahr 2008 als Langfristziel zugestimmt haben, einer grossen Anzahl Befragter ein Begriff und offenbar auch ein Anliegen ist. Die Beurteilung von energiepolitischen Massnahmenvorschlägen zeigt, dass finanzielle Anreize und Informationen/Tipps die höchste Akzeptanz erhalten. Allerdings zeigt sich in mancher Hinsicht, dass noch sehr viel mehr Informationen nötig sind, damit die Bevölkerung die Sparpotentiale in verschiedenen Bereichen besser erkennen kann.

Über alles zeigen die Ergebnisse, dass soziale und ökonomische Rahmenbedingungen, aber auch das Lebensalter das Alltagsleben und die Möglichkeiten der Befragten prägen. Sie beeinflussen oft auch die Wahl des Wohnquartiers. Deshalb sind Unterschiede in den Ergebnissen zwischen den Quartieren oftmals auch auf die sozioökonomische Zusammensetzung der Quartiere zurückzuführen. Hinweise auf schlechtere Wohn- und Umweltbedingungen in einzelnen Quartieren müssen aber kleinräumig weiter ausgewertet werden und zu entsprechenden Massnahmen führen.

Auch dieses Jahr zeigen die vorliegenden Ergebnisse thematisch und räumlich differenziert auf, wo Handlungsbedarf besteht und geben einen Hinweis, welche Richtung dafür einzuschlagen ist. Jede der bisher sechs Befragungen zeigt neben der konstant hohen Grundzufriedenheit mit der Wohn- und Lebenssituation in Zürich diejenigen Probleme auf, die aktuell am dringendsten sind. Dort gilt es dann auch, den Hebel anzusetzen.

Brigit Wehrli-Schindler, Direktorin Stadtentwicklung

# 1 Einschätzungen zu Zürich als Wohnort

In der Stadt Zürich ist die Wohnortsbeliebtheit hoch, auch die Lebensqualität wird als gut eingeschätzt. Neben dem öffentlichen Verkehr schätzen die Befragten an Zürich die Lage am See sowie das kulturelle Angebot. Als grösste Probleme der Stadt werden neben dem Verkehr insbesondere das Wohnungsproblem sowie Baustellen wahrgenommen. Während die Zufriedenheit in fast allen Bereichen der Lebensbedingungen leicht gestiegen ist, ist sie bezüglich den Kinderbetreuungsangeboten etwas gesunken. 95 Prozent der Befragten fühlen sich in Zürich zu Hause, auch das Sicherheitsempfinden hat sich erneut verbessert.

## Wohnortsbeliebtheit und Lebensqualität

*Die Wohnortsbeliebtheit der Stadt Zürich ist hoch: Drei Viertel der Bevölkerung wohnen sogar sehr gerne in der Stadt.*

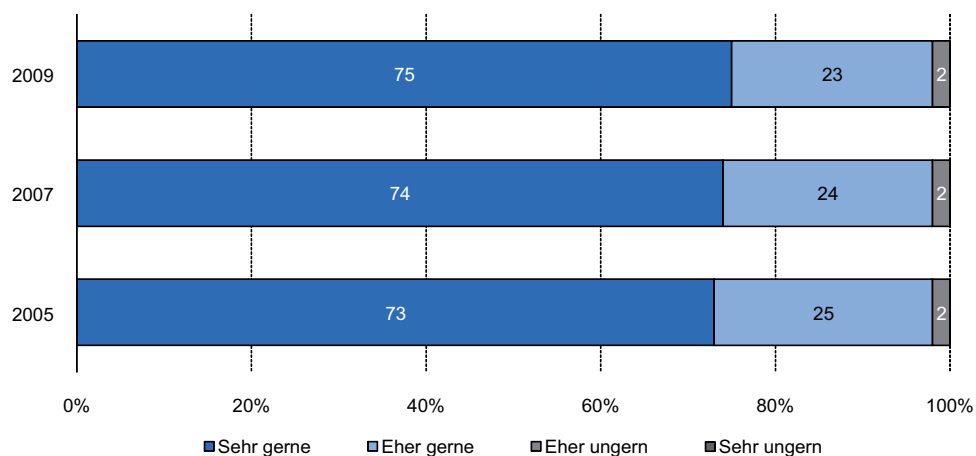
75 Prozent der befragten Personen wohnen sehr gerne in der Stadt Zürich, 23 Prozent eher gerne. Gegenüber 2007 hat es keine grösseren Verschiebungen gegeben. Am höchsten ist die Wohnortsbeliebtheit im Quartier Oberstrass (91% wohnt sehr gerne in Zürich). An zweiter und dritter Stelle folgen Witikon und der Kreis 8, wo rund 87 Prozent sehr gerne in Zürich wohnen. Demgegenüber kommen negative Antworten

am häufigsten von Personen aus den Quartieren Saathaus und Schwamendingen (7% eher oder sehr ungern in Zürich wohnend), Affoltern, Hirzenbach sowie Altstetten (je 5%).

*Bei tieferer sozialer Lage ist die Wohnortsbeliebtheit geringer.*

Neben dem Quartier spielt in der diesjährigen Bevölkerungsbefragung auch die Bildung und das Einkommen für die Einschätzung des Wohnortes eine Rolle: Befragte mit hoher Bildung leben öfter sehr gerne in Zürich (78%) als solche mit tiefer Bildung (71%). Die Wohnortsbeliebtheit ist auch bei Befragten mit einem hohen

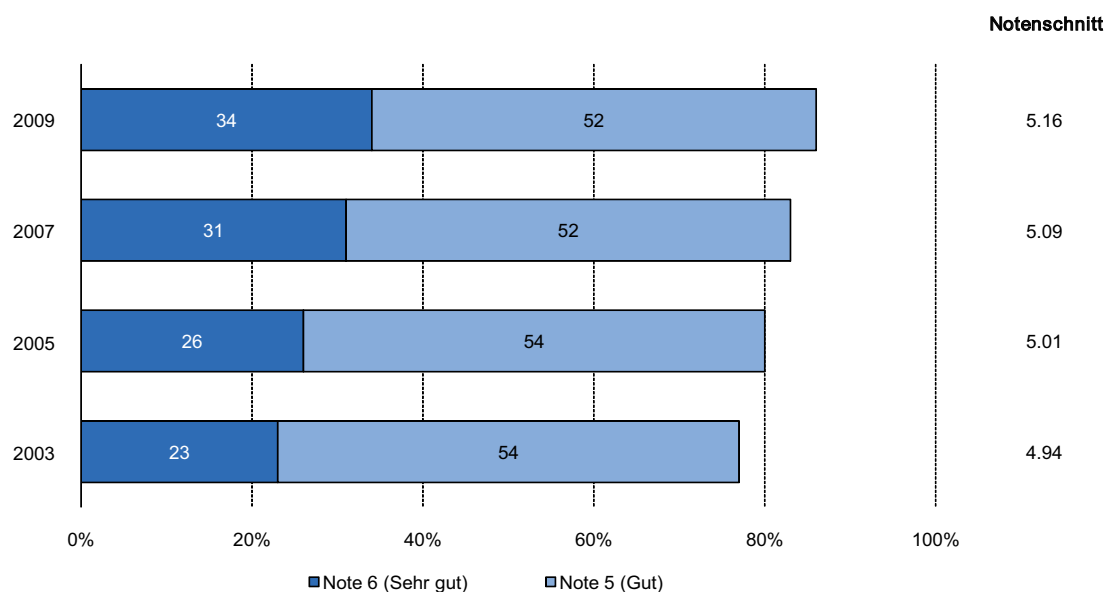
**Grafik 1: Wohnortsbeliebtheit in der Stadt Zürich im Jahresvergleich**





## Grafik 2: Lebensqualität in der Stadt Zürich im Jahresvergleich

Notenskala von 6 («Sehr gut») bis 1 («Gar nicht gut»)



Brutto-Haushaltseinkommen (über Fr. 120'000: 82%) höher als bei solchen mit tiefem Einkommen (unter Fr. 60'000: 72%). Die Wohnortsbeliebtheit nimmt zu, je länger man in Zürich wohnt: 72 Prozent der Personen, die weniger als 20 Jahre in der Stadt Zürich gewohnt haben, leben sehr gerne in Zürich, wer länger als 20 Jahre in Zürich gewohnt hat, findet dies zu 77 Prozent. Befragte, die seit ihrer Geburt in Zürich wohnen, geben sogar zu 79 Prozent an, sehr gerne in Zürich zu leben.

*Neuzugezogene, insbesondere aus dem Ausland zugezogene Personen, fühlen sich in der Stadt weniger daheim, schätzen die Lebensqualität allerdings besonders.*

Die Bewertung der Lebensqualität in der Stadt ist nochmals leicht besser ausgefallen als in den Vorjahren. Die Noten 5 («gut») und 6 («sehr gut») zusammengefasst bezeichnen 86 Prozent der Befragten die Lebensqualität der Stadt als gut oder als sehr gut. Dies bedeutet eine Steigerung um 13 Prozentpunkte gegenüber vor sechs Jahren.

Die Bestnote 6 wird neu von 34 Prozent der Befragten erteilt. AusländerInnen befinden die Lebensqualität mit 40 Prozent häufiger als sehr

gut als SchweizerInnen (32%). Überdurchschnittlich gut beurteilt die Lebensqualität, wer erst in den letzten zehn Jahren nach Zürich gezogen ist. Dies trifft sowohl auf AusländerInnen (43%) als auch auf SchweizerInnen (38%) zu. Die Lebensqualität mit den Noten 5 oder 6 überdurchschnittlich gut beurteilen auch Befragte mit einer hohen Bildung und einem hohen Einkommen.

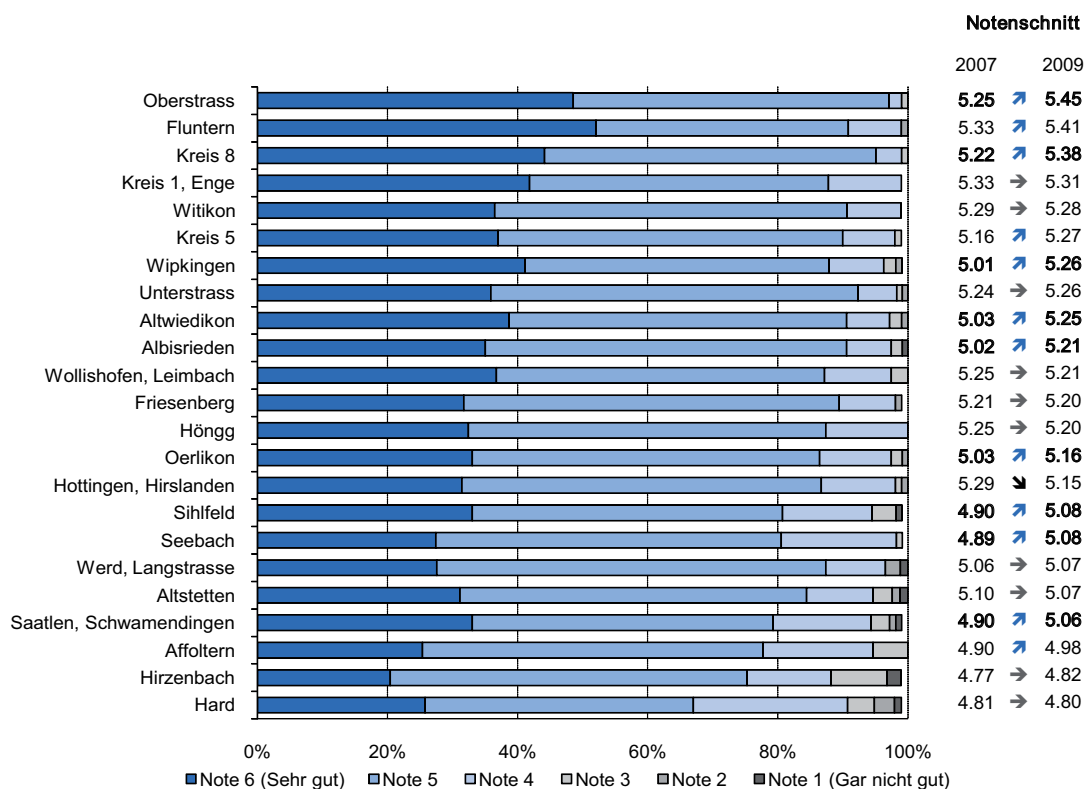
*Die Lebensqualität wird insgesamt gut eingeschätzt, variiert aber stark nach Quartieren: In Oberstrass wird sie im Durchschnitt mit einer Note von 5.5 bewertet, im Hardquartier mit 4.8.* Besonders häufig mit sehr gut bewertet wird die Lebensqualität in Oberstrass (5.45) und in Fluntern (5.41), welche gemessen am Schnitt der verteilten Noten unter den Quartieren an erster Stelle rangieren. Bessere Beurteilungen als 2007 werden in den Quartieren Oberstrass, Wipkingen, Altwiedikon, Albisrieden und im Kreis 8 abgegeben, sowie in Seebach, Saatlén und Schwamendingen. Mit Notenschnitten von lediglich 4.82 bzw. 4.80 haben sich die Quartiere Hirzenbach und Hard am kritischsten zur Lebensqualität in der Stadt geäußert.

Tabelle 1: Vergleich der Wohnortsbeliebtheit, der Einschätzung der Lebensqualität und des Heimatgefühls

	N	Wohnt sehr gerne in Zürich	Beurteilt die Lebensqualität als		Fühlt sich sehr daheim
			hoch (Note 6)	genügend oder tiefer (Noten 4 bis 1)	
Gesamt	2501	75%	34%	14%	58%
Obligatorische Schule	309	71%	34%	23%	53%
Sekundarstufe II	1129	74%	30%	16%	61%
Tertiärstufe	1012	78%	38%	9%	56%
Unter Fr. 60'000	613	72%	31%	21%	58%
Fr. 60'000 bis 120'000	972	74%	32%	13%	56%
Über Fr. 120'000	574	82%	43%	6%	61%
1-10 Jahre in Zürich wohnend	593	72%	38%	11%	40%
11-20 Jahre	463	72%	33%	12%	53%
mehr als 20 Jahre	1010	77%	34%	16%	66%
Seit Geburt in Zürich wohnend	423	79%	31%	14%	71%
Schweizer	1749	77%	32%	14%	65%
Andere Nationalität	748	72%	40%	14%	43%

Grafik 3: Lebensqualität in der Stadt Zürich nach Quartier

Sortiert nach Notenschnitt



## Positive Aspekte Zürichs

*Der öffentliche Verkehr und die Lage am See sind Zürichs positivste Aspekte.*

Positive Aspekte der Stadt konnten als offene Antworten genannt werden, wobei bis zu drei Nennungen möglich waren. Mit Abstand an der Spitze rangieren der öffentliche Verkehr, die Lage Zürichs allgemein und die Lage am See sowie das kulturelle Angebot.

*Für Jüngere zeichnet sich Zürich vor allem durch das Unterhaltungsangebot mit Clubs, Kinos und Events aus.*

Das kulturelle Angebot wird von Befragten mit hoher Bildung und von der Generation der 50 bis 59-Jährigen besonders häufig genannt: Während beispielsweise Befragte mit Universitäts- oder Fachhochschulabschluss diesen Aspekt mit rund 46 Prozent überaus häufig nennen, sind es bei Befragten, die einen Grundschulabschluss besitzen, gerade mal 9 Prozent. Jüngere Befragte schätzen in Absetzung zum kulturellen Angebot das Unterhaltungsangebot besonders, welches mit 19 Prozent in der Gruppe der 18 bis 29-Jährigen häufiger als im

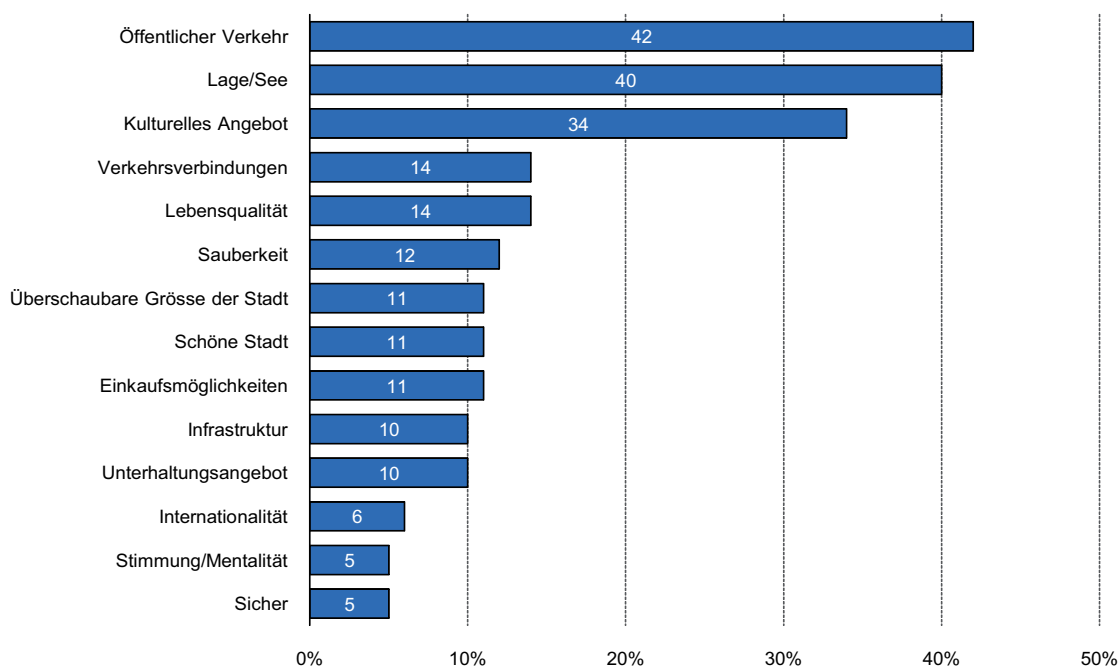
Schnitt der ganzen Bevölkerung genannt wird (10%).

## Negative Aspekte der Stadt Zürich (Problemwahrnehmung)

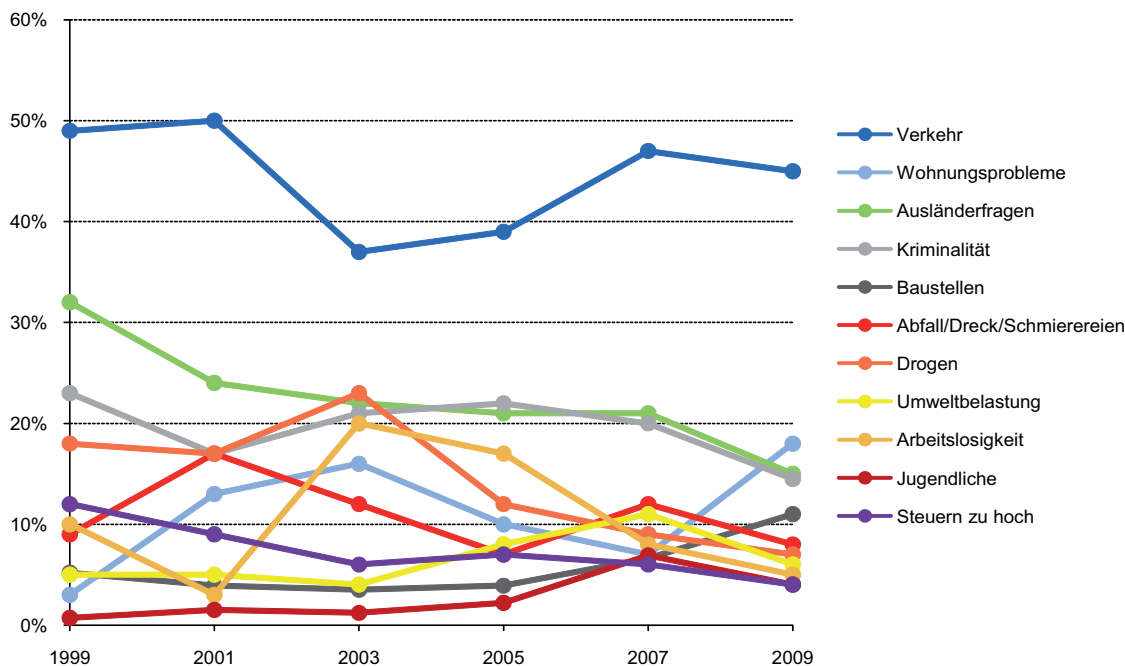
*Neben dem Dauerthema Verkehr werden neu das Wohnungsangebot und Baustellen als grosse Probleme wahrgenommen.*

Die Frage, welches aus Sicht der Bevölkerung die drei grössten Probleme der Stadt sind, ergab bei der diesjährigen Befragung eine bedeutende Verschiebung in der Rangfolge: Während nach 2003 auf den ersten drei Rängen konstant die Problemgebiete Verkehr, Kriminalität und Ausländerfragen zu finden waren, ist in diesem Jahr nach wie vor der Verkehr mit grossem Abstand an erster Stelle, danach wird jedoch das **Wohnungsproblem** mit 18 Prozent am zweithäufigsten genannt – dies mit einem Plus von 11 Prozentpunkten gegenüber 2007. Insbesondere die unter 30-Jährigen (22%), aber auch Befragte mit einer universitären Ausbildung (26%) erachten das Wohnungsproblem als bedeutend. Ein weiteres häufig genanntes Thema, welches für eine

Grafik 4: Positive Aspekte der Stadt Zürich



**Grafik 5: Probleme in der Stadt Zürich im Jahresvergleich**



steigende Anzahl Befragter als grosses Problem der Stadt angesehen wird, sind die **Baustellen**: Dieses Problemgebiet weist mit 11 Prozent Nennungen nach der Steigerung im Jahr 2007 (plus 3 Prozentpunkte gegenüber 2005) in diesem Jahr ein nochmaliges Plus in der Anzahl Nennungen von 4 Prozentpunkten auf.

Mit deutlichem Abstand an erster Stelle der Probleme der Stadt Zürich bleibt jedoch der **Verkehr**: 45 Prozent der Befragten nennen dieses Problemgebiet, wobei Männer (52%) den Verkehr in deutlich höherem Mass als Problem bewerten als Frauen (38%). Ebenfalls in erhöhtem Mass als Problem wahrgenommen wird der Verkehr unter den Berufstätigen (erwerbstätig: 51%, nicht erwerbstätig: 36%), während beispielsweise Hausfrauen und -männer den Verkehr nur zu 30 Prozent zu den drei grössten Problemen der Stadt zählen. Auch stufen Befragte mit einer höheren Ausbildung den Verkehr eher als Problem ein (rund 55%) als solche mit einer tiefen Ausbildung (weniger als 40%), und es besteht ein Unterschied zwischen vermögenden Haushalten gegenüber den Einkommenschwächeren (Brutto-Einkommensklassen

über Fr. 120'000: 55% bis 65%, unter Fr. 60'000: 35% und weniger).

Die in den letzten Jahren meistens auf den Plätzen zwei und drei der wichtigsten Probleme der Stadt rangierenden Problemgebiete **Kriminalität** und **Ausländerfragen** sind um je fünf Prozentpunkte und je einen Platz zurückgefallen und werden noch von etwa 15 Prozent der Befragten als Problem angegeben. Ausländerfragen erfahren somit einen Bedeutungsverlust von über der Hälfte der Prozentpunkte gegenüber 1999. Das 2007 viertwichtigste Problemgebiet **Abfall/Dreck/Schmierereien** ist ebenfalls zurückgefallen und liegt nunmehr unter der 10-Prozent-Marke.

Das **Drogenproblem** hat seit 2003 insgesamt an Priorität verloren. Für nur noch 7 Prozent der Befragten gehört das Thema Drogen nach wie vor zu den vordringlichsten Problemen, deutlicher noch für bildungsfernere Personen (rund 12%) und ausländische Befragte (10%).

Die **Umweltbelastung** wird vorwiegend von der schweizerischen Bevölkerung problematisiert:

Während dieses Problem von 7 Prozent der SchweizerInnen genannt wird, ist dies bei nur 3 Prozent der AusländerInnen der Fall.

#### *In den Quartieren wird Unterschiedliches problematisiert.*

Wird die Nennung der grössten Probleme nach Quartier betrachtet, fällt folgendes auf: Der Verkehr als Problem wird von BewohnerInnen der Quartiere Oberstrass, Hottingen und Hirslanden am häufigsten genannt (58 bzw. 60%). Das Wohnungsproblem erscheint den BewohnerInnen der Quartiere Sihlfeld (28%) und Altwiedikon (27%) als bedeutend. Ausländerfragen werden mit 31 Prozent insbesondere von BewohnerInnen von Saatlen und Schwamendingen weit über dem Durchschnitt als Problem genannt, gefolgt von den Quartieren Seebach und Hirzenbach (je 22%). Bezüglich Kriminalitätsfragen sticht hingegen kein Quartier in besonderem Masse hervor. Das Problemgebiet Baustellen wird in den Quartieren Witikon (21%), Friesenberg, Saatlen und Schwamendingen (je 20%) am häufigsten genannt. Das Drogenproblem schliesslich wird nicht überraschend mit 21 Prozent im Langstrassenquartier und Werd, sowie Hard (18%) deutlich häufiger genannt als im Schnitt der Stadt.

### Zufriedenheit mit den Lebensbedingungen und Einrichtungen

#### *Die Zufriedenheit mit der Sauberkeit auf Strassen und Plätzen ist gestiegen, bei der Kinderbetreuung ist sie gesunken.*

Die Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner von Zürich mit verschiedenen Einrichtungen und Lebensbedingungen der Stadt ist gegenüber 2007 fast durchgehend leicht gestiegen: So konnte der öffentliche Verkehr seinen Spitzenplatz bei der Zufriedenheit von einem Notenschnitt von 5.36 im Jahr 2007 auf einen beachtlichen Wert von 5.49 im Jahr 2009 steigern. Einzig die Zufriedenheit mit dem Wohnungsangebot ist in starkem Ausmass gesunken

und liegt in diesem Jahr an letzter Stelle, sogar unterhalb des Notenschnitts des Parkplatzangebotes in der Innenstadt, welches bis anhin meist am schlechtesten bewertet wurde. Leicht gesunken ist auch die Zufriedenheit mit dem Kinderbetreuungsangebot.

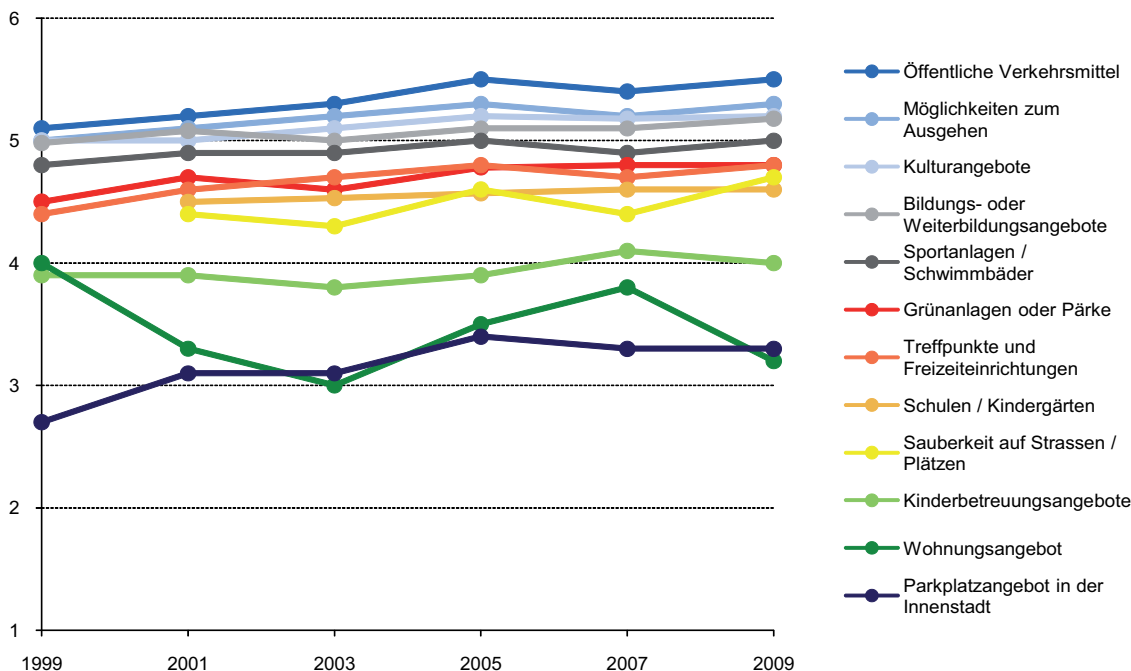
Werden die Resultate im Detail angesehen, kann folgendes hervorgehoben werden: Der auf dem Spitzenplatz rangierende **öffentliche Verkehr** wird von 93 Prozent als gut oder sehr gut beurteilt. Diese ausserordentlich gute Bewertung zieht sich durch praktisch sämtliche untersuchten Bevölkerungsgruppen. Einzig auf Quartierebene zeigen sich gewisse Unterschiede wie bei Affoltern, welches eine zwar immer noch gute, aber im Quartiervergleich doch die tiefste Zufriedenheit aufweist, sowie auf der anderen Seite bei den Quartieren Saatlen, Schwamendingen und Hirzenbach.

Auch die **Möglichkeiten zum Ausgehen**, die **Kulturangebote** der Stadt sowie die **Bildungs- bzw. Weiterbildungsangebote** werden mit einem Notenschnitt von über 5 als gut beurteilt. Bezüglich letzteren zeigt sich ein gewisser Bedarf an allenfalls niederschweligen (Weiter-) Bildungsangeboten für bildungsferne Schichten. Diese sind mit dem Angebot vergleichsweise weniger zufrieden.

Aufmerksamkeit verlangt die Bewertung des **Kinderbetreuungsangebotes**, welches mit einem Notenschnitt von 4.04 nurmehr knapp als genügend beurteilt wird. 29 Prozent der Befragten vergaben eine ungenügende Note. Frauen sind etwas unzufriedener als Männer. Dabei ist die Zufriedenheit bei Frauen mit Kleinkindern unter sechs Jahren gestiegen, während sie bei Frauen mit Schulkindern gesunken ist. In einer Betrachtung auf Quartierebene fällt insbesondere das Werd-/Langstrassenquartier auf, welches mit Abstand die tiefste Zufriedenheit aufweist.

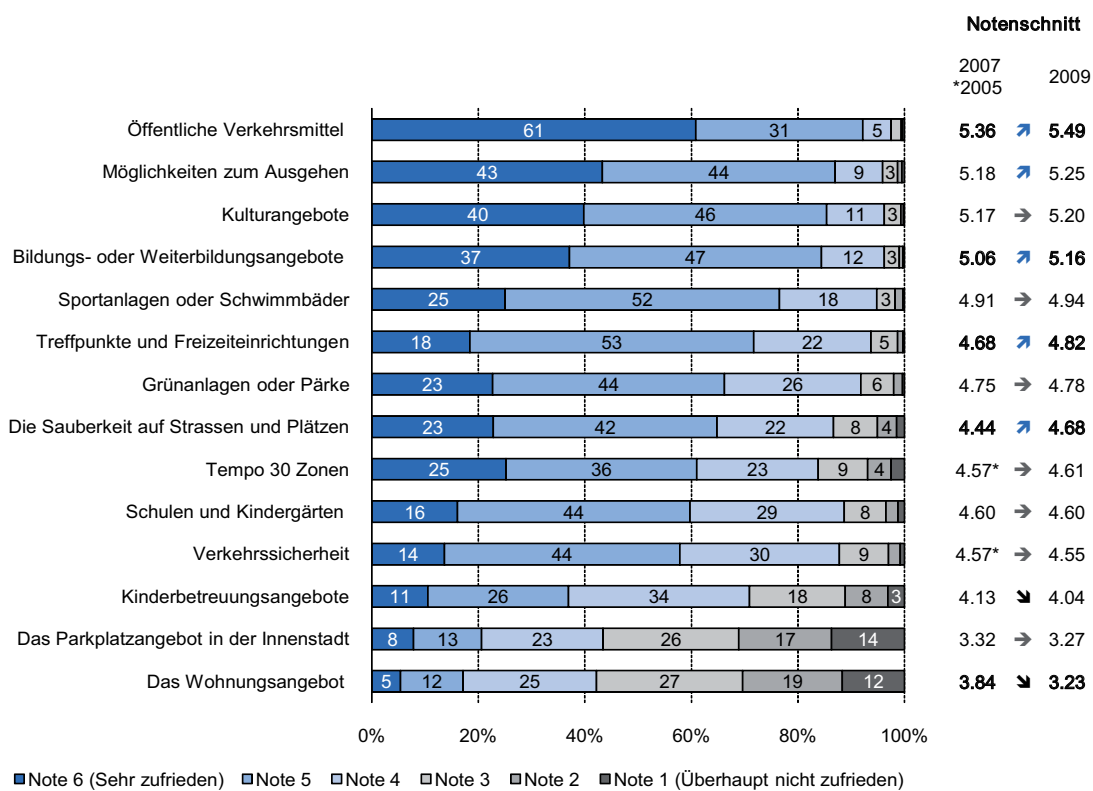
Das **Parkplatzangebot in der Innenstadt** ist traditionell ein Thema, welches einen tiefen

**Grafik 6: Zufriedenheit mit den Lebensbedingungen im Jahresvergleich**



**Grafik 7: Zufriedenheit mit den Lebensbedingungen**

Sortiert nach Notenschnitt



Zufriedenheitswert erhält. Mit knapp 57 Prozent bewertet eine Mehrheit das Parkplatzangebot als ungenügend.

Die Zufriedenheit der Zürcher Bevölkerung mit Aspekten des Verkehrs schwankt bezüglich den **Tempo 30-Zonen** (Note 4.61) wie auch bezüglich der **Verkehrssicherheit** (Note 4.55) zwischen genügend bis gut. Regelmässig Velofahrende sind – im Gegensatz zu den Nutzenden des ÖV oder Autofahrenden – unterdurchschnittlich mit der Verkehrssicherheit zufrieden. Auf Quartierebene sind die BewohnerInnen von Hirzenbach ausgesprochen zufrieden mit Tempo 30-Zonen (4.92), während die Zufriedenheit in den Quartieren Oberstrass, Werd und Langstrasse (je 4.46) sowie dem Kreis 8 (4.41) verhältnismässig niedrig ist.

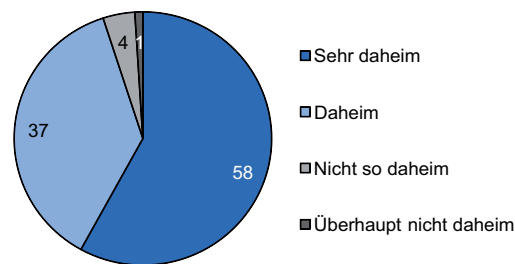
Das **Wohnungsangebot** beurteilen die Befragten mit einer Note von 3.23 als ungenügend. Besonders unzufrieden sind die 30 bis 39-Jährigen, AusländerInnen sowie diejenigen, welche erst kürzlich nach Zürich zugezogen sind: So ergibt sich ein Notenschnitt von lediglich 2.88, wenn die Wohndauer in Zürich weniger als zehn Jahre beträgt. Auf der Ebene der Quartiere zeigt sich, dass die BewohnerInnen des Nordens von Zürich weniger unzufrieden sind, konkret Affoltern (Notenschnitt 3.30), Oerlikon (3.44), Seebach (3.47), Saatlén und Schwamendingen (3.51) sowie Hirzenbach (3.53). Unzufriedener sind die BewohnerInnen der Quartiere Altwiedikon (2.99), Kreis 8 (2.98), Hottingen und Hirslanden (2.96), Unterstrass (2.95) und besonders Werd und Langstrasse (2.82).

## Sich in Zürich zu Hause fühlen

### *95 Prozent der Befragten fühlen sich in ihrer Stadt zu Hause.*

Gefragt wurde auch, ob sich die befragte Person in Zürich «dähei» fühle.<sup>1</sup> Der hohe Wert von 95 Prozent, die sich in Zürich zu Hause fühlen, ist erfreulich, zumal der Anteil derjenigen, die

**Grafik 8: 95 Prozent der Zürcher Bevölkerung fühlt sich «dähei»**



sich in Zürich nicht oder überhaupt nicht daheim fühlen, in keiner untersuchten Bevölkerungsgruppe über 15 Prozent steigt. Dennoch können relevante Unterschiede festgestellt werden. Mit Abstand am meisten daheim fühlen sich diejenigen, die seit ihrer Geburt in Zürich leben: 71 Prozent geben an, sich sehr daheim, 26 Prozent sich daheim zu fühlen, was zusammen den hohen Anteil von 97 Prozent ergibt. Bei den Zugezogenen ist die Verteilung etwas anders, trotz einem mit 5 Prozent ähnlich kleinen Anteil derjenigen, die sich nicht oder überhaupt nicht daheim fühlen. 56 Prozent an, sich in Zürich sehr daheim und 39 Prozent sich daheim zu fühlen.

### *Mit zunehmender Wohndauer fühlen sich die Befragten mehr in Zürich daheim.*

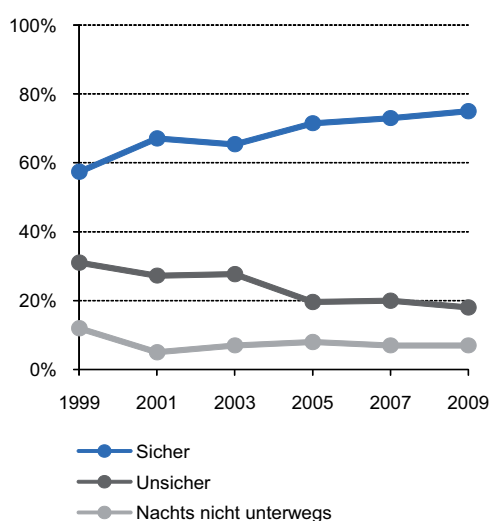
Mit steigender Anzahl Jahre, in denen die befragten Personen in Zürich leben, zeigt sich ein kontinuierlicher Anstieg von 40 Prozent auf 66 Prozent Antworten «sehr daheim». Auch zwischen SchweizerInnen und Befragten anderer Nationalität zeigen sich ähnlich deutliche Unterschiede: Hier liegt der Anteil derjenigen Befragten anderer Nationalität, die sich sehr daheim fühlen, bei 43 Prozent, während es bei den SchweizerInnen 65 Prozent sind.

<sup>1</sup> Bzw. in den weiteren Interviewsprachen auf Italienisch («Nella città di Zurigo si sente a casa propria»), Spanisch («Si siente en casa, en la ciudad de Zurich»), Portugiesisch («Sente-se na Cidade de Zurique em casa»), Serbisch-Kroatisch-Bosnisch («Da li se u gradu Cirihi oseca kao kod kuće») oder Englisch («In the city of Zurich, do you feel at home»).

**Tabelle 2: Sich in Zürich zu Hause fühlen nach demographischen Merkmalen**

	Seit Geburt in Zürich	Zugezogen	In Zürich lebend seit			Schweizer	Andere Nationalität	Aufenthaltsstatus	
			1-10 Jahren	11-20 Jahren	mehr als 20 Jahre			B	C
<i>N</i>	423	2066	593	463	1010	1749	748	200	481
Sehr daheim	71%	56%	40%	53%	66%	65%	43%	33%	48%
Daheim	26%	39%	50%	43%	32%	32%	50%	56%	46%
Nicht so daheim	2%	4%	9%	3%	2%	3%	7%	11%	6%

**Grafik 9: Sicherheitsgefühl wenn nachts alleine unterwegs im eigenen Quartier im Jahresvergleich**



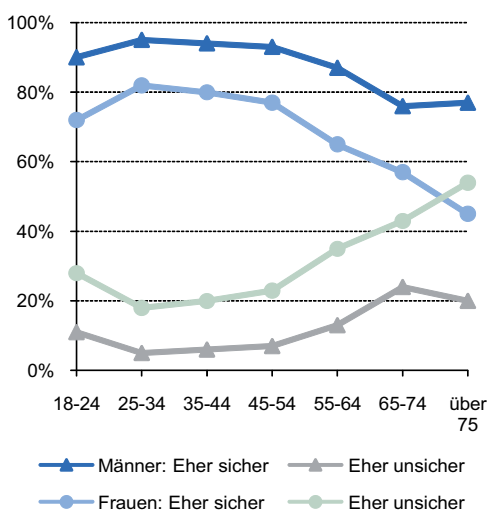
### Subjektive und objektive Sicherheit

Der Fokus bezüglich Sicher- oder Unsicherheitsgefühle wird hier auf eventuelle negative persönliche Erfahrungen und das tatsächliche Vorkommen von befürchteten Ereignissen gelegt.

*Das Sicherheitsempfinden hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert.*

Die Bewohnerinnen und Bewohner Zürichs fühlen sich sicher in ihrer Stadt: 75 Prozent der Befragten geben an, sich eher oder sehr sicher zu fühlen, wenn sie nachts alleine im Quartier unterwegs sind. Damit hat sich der Wert dieses Indikators für das Sicherheitsgefühl seit 2003 zunehmend verbessert. Gleichzeitig ist der Anteil derjenigen, die nachts nicht unterwegs sind, in etwa konstant geblieben.

**Grafik 10: Sicherheitsgefühl wenn nachts alleine unterwegs im eigenen Quartier nach Geschlecht und Alter**



*Das Gefühl von Unsicherheit ist bei Älteren und Frauen verbreiteter als bei Jüngeren und Männern.*

Während sich Männer mit 87 Prozent sicher fühlen, sind dies bei Frauen nur 63 Prozent. Am sichersten fühlen sich Befragte, die zwischen 25 und 34 Jahre alt sind. Ab einem Alter von 55 Jahren sinkt das Sicherheitsgefühl praktisch kontinuierlich. Während dieser Altersverlauf bei Männern wie bei Frauen ungefähr gleich ist, ist das Sicherheitsgefühl bei Frauen generell auf einem tieferen Niveau als bei Männern.

Das Sicherheitsgefühl hängt auch von der sozialen Lage ab: Absolventen der obligatorischen Schule geben zu 69 Prozent an, sich sicher zu



fühlen, Befragte mit einem Hochschulabschluss dagegen zu 91 Prozent. Während sich Befragte mit einem niedrigen Brutto-Haushaltseinkommen von unter Fr. 30'000 lediglich zu 65 Prozent sicher fühlen, sind es bei Haushalten mit über 120'000 mehr als 90 Prozent.

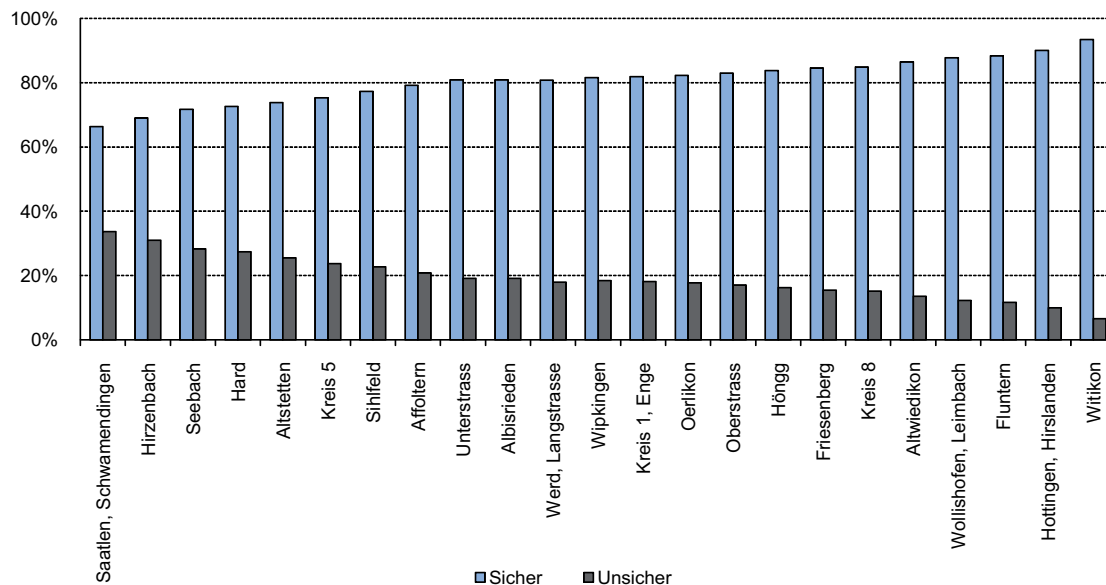
Auf Quartierebene zeigt sich das folgende Bild: Am sichersten nachts im eigenen Quartier fühlen sich die BewohnerInnen von Witikon. Mit 93 Prozent nimmt dieses Quartier den Spitzenplatz ein, gefolgt von Hottingen und Hirslanden, deren BewohnerInnen sich zu 90 Prozent sicher fühlen. Ebenfalls sehr hohe Werte weisen die Quartiere Fluntern, Wollishofen, Leimbach (je 88%) sowie Altwiedikon (87%) auf. Eher tiefe Werte weisen vorwiegend Quartiere aus dem Norden und Westen der Stadt auf, konkret sind dies Altstetten (74%), Hard (73%), Seebach (72%), Hirzenbach (69%), Saatlén und Schwamendingen (66%).

*Die Rate von Angriffen, Bedrohungen und Überfällen zeigt sich die letzten zehn Jahre konstant.* Das trotz aller Unterschiede insgesamt hohe Gefühl der Sicherheit ist objektiv begründet, da die Frage, ob die befragte Person in den letzten fünf Jahren auf der Strasse, in einem Park oder

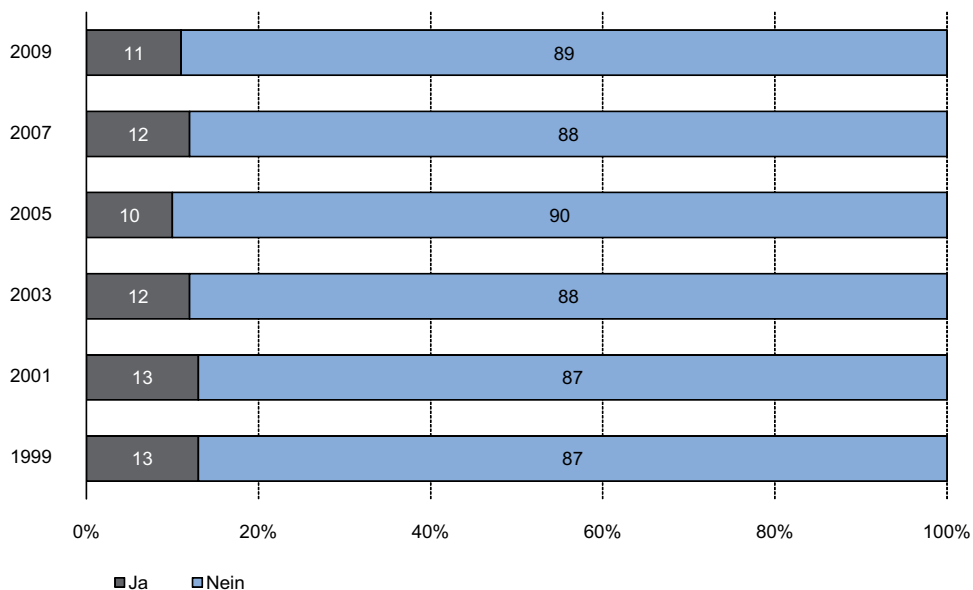
sonst an einem öffentlichen Ort in der Stadt persönlich angegriffen, überfallen oder bedroht worden sei, im gesamten Zeitraum der bisher durchgeführten Bevölkerungsbefragungen in einem Verhältnis von fast 10:1 verneint wurde. Damit kann keine Steigerung der direkt erfahrenen Gewalt festgestellt werden, dies trotz des allgemein durch die Medien verbreiteten Eindrucks eines Anstiegs der Gewalt.

Wird im Detail betrachtet, wer persönlich angegriffen, überfallen oder bedroht wurde, fällt auf, dass mehr junge Befragte betroffen sind als ältere (19% der 18 bis 29-Jährigen bejahen die gestellte Frage, bei den übrigen der schwankt dieser Wert zwischen 7 bis 11%). Kaum einen Unterschied gibt es zwischen den Geschlechtern (Männer: 11%, Frauen: 10%), ebenso zwischen SchweizerInnen (11%) und AusländerInnen (10%). Auch zwischen BewohnerInnen der verschiedenen Quartiere können keine wesentlichen Unterschiede beobachtet werden, mit Ausnahme von Werd- und Langstrassenquartier, welche im Quartiervergleich mit 16 Prozent den schlechtesten Wert aufweisen.

**Grafik 11: Sicherheitsgefühl wenn nachts alleine unterwegs nach Quartier**



**Grafik 12: Persönlich angegriffen, überfallen oder bedroht im Jahresvergleich**



Der Zeitpunkt des Vorfalls liegt bei 68 Prozent der Befragten, welche einen Übergriff zu beklagen haben, im Jahr 2007 oder früher. Im Jahr 2008 fand ein Vorfall bei 24 Prozent der Befragten statt, in diesem Jahr haben 9 Prozent einen Übergriff erlebt. Auf die Frage, wo der Vorfall stattgefunden hat, nennen 36 Prozent der Befragten das eigene Quartier, wobei Frauen (44%) diese Antwort häufiger als Männer (30%) gegeben haben. Ungefähr 20 Prozent der Äusserungen betreffen Vorfälle im Zentrum, die restlichen kategorisierten Äusserungen (ca. 35%) beziehen sich auf Vorfälle, die sich örtlich über das gesamte Stadtgebiet verteilen oder sich auf allgemeine, örtlich unbestimmte Plätze wie Parkhäuser oder Parkanlagen beziehen.

Die Frage, ob bewusst sicherheitshalber gewisse Strassen, Orte oder Leute gemieden werden, wenn die befragte Person in der Nacht alleine in ihrem Quartier unterwegs ist, wird von 41 Prozent bejaht. Bezogen auf Orte ausserhalb des eigenen Quartiers sind es 68 Prozent.

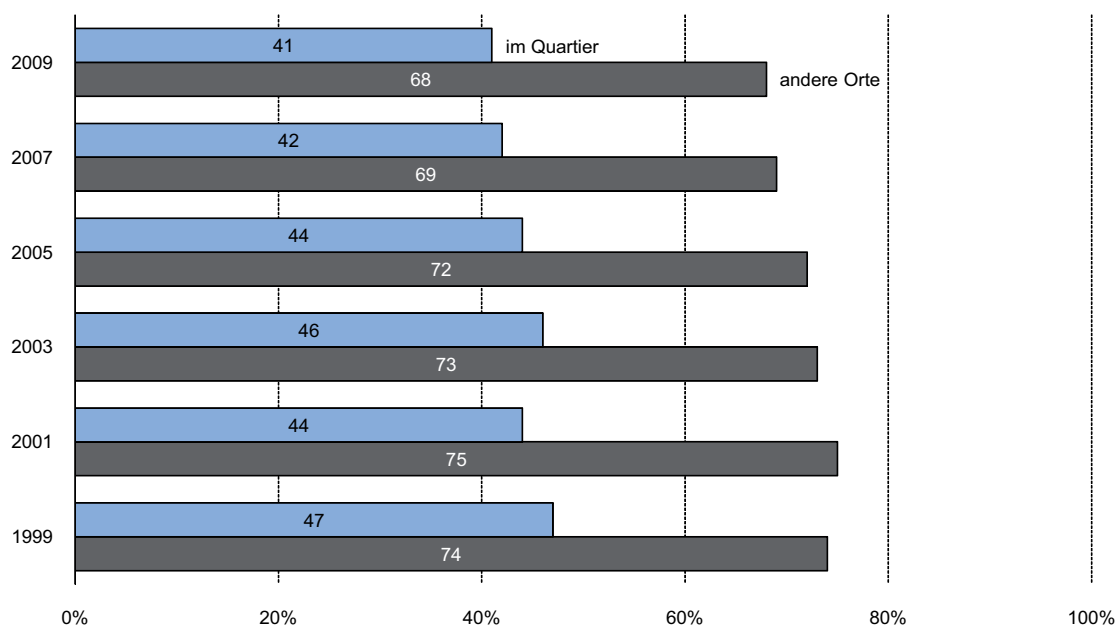
*Rund ein Fünftel der Frauen empfinden unbelebte, dunkle oder schlecht beleuchtete Orte als unsichere Räume. Ansonsten wird die*

*Langstrasse nach wie vor oft als unsicherer und gemiedener Ort bezeichnet.*

Wird nach der konkreten Nennung von Orten gefragt, welche sicherheitshalber gemieden werden, findet sich wie in den Jahren zuvor die Langstrasse mit Abstand an erster Stelle der als unsicher empfundenen Orte. Ebenfalls von vielen gemieden wird der Kreis 4, die anderen Nennungen folgen erst mit grösserem Abstand, wobei es sich dabei meist um allgemeine Charakterisierungen als unsicher empfundener Orte handelt, wie dunkle oder unbelebte Räume oder Unterführungen und Parks. Auffallend ist, dass vor allem Frauen diese allgemeinen, unbestimmten Orte nennen. So wurde die Charakterisierung «unbelebte Orte» von 22 Prozent der Frauen genannt, während Männer nur zu 8 Prozent eine unter diese Kategorie fallende Antwort gegeben haben. Als einzige in ihrer Anzahl relevante weitere konkrete Ortsnennungen können der Kreis 5, das Niederdorf und der Hauptbahnhof genannt werden. Allerdings sind auch hier die Anteile Nennungen durch die Befragten konstant oder leicht rückläufig und liegen praktisch ausnahmslos weit unterhalb der maximalen Anzahl Nennungen in den Befragungen früherer Jahre.

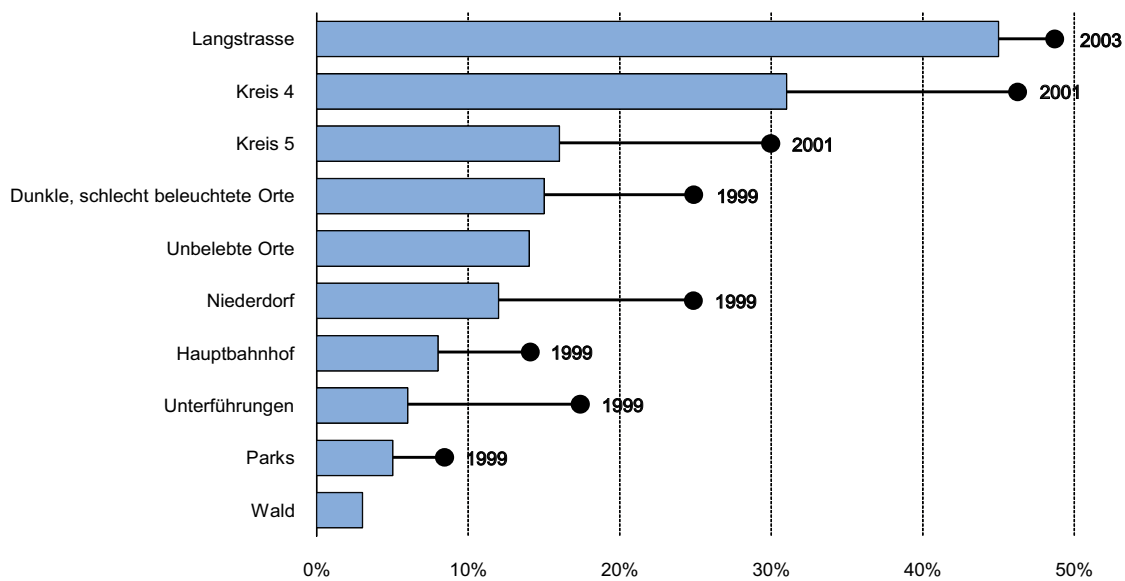
**Grafik 13: Meidung von Orten im Quartier bzw. anderen Orten im Jahresvergleich**

Filter: Sind in der Nacht alleine unterwegs



**Grafik 14: Orte die gemieden werden**

Filter: Meidet sicherheitshalber nachts andere Orte in der Stadt



## 2 Wirtschaftliche und soziale Situation

Immer mehr SchweizerInnen, aber auch in der Schweiz lebende AusländerInnen besitzen eine höhere Bildung. Bei den Haushaltseinkommen hat es in den letzten vier Jahren eine starke Zunahme bei den obersten Einkommensklassen gegeben. Die allgemeine zukünftige wirtschaftliche Lage wird jedoch pessimistisch eingeschätzt. Die eigene zukünftige ökonomische Situation wird insbesondere von vermögenden Befragten negativer beurteilt als vor zwei Jahren.

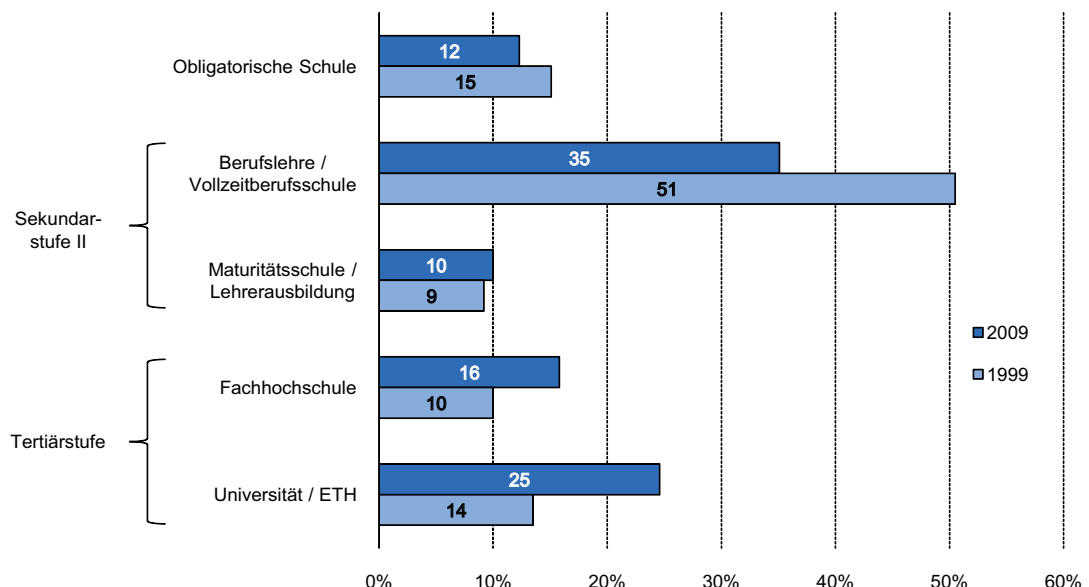
### Bildungsstand der Befragten

*Immer mehr Menschen besitzen einen höheren Bildungsabschluss.*

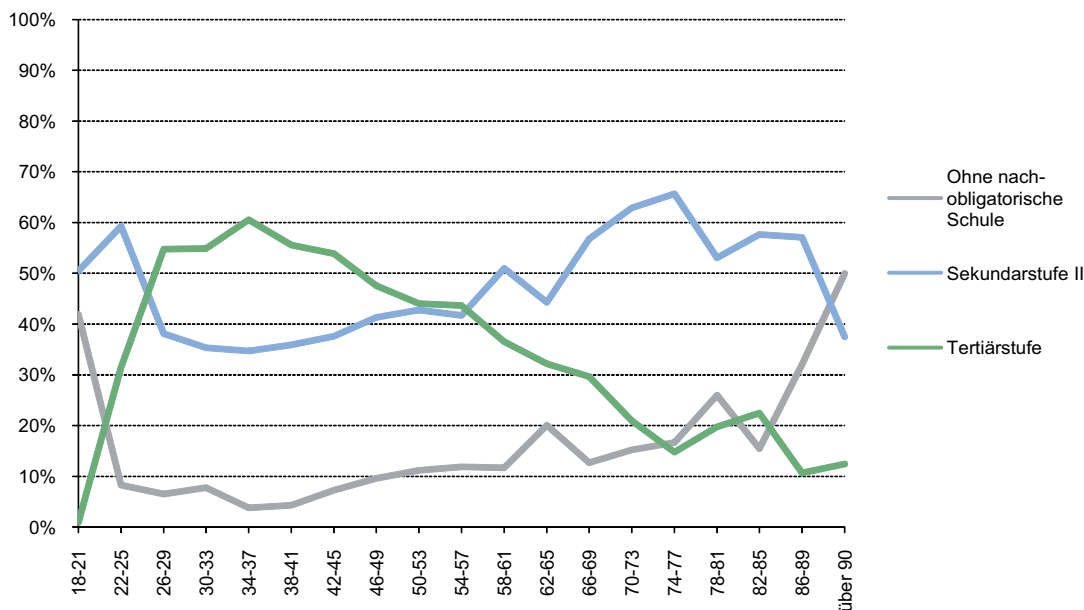
Bildung gilt in der wissensbasierten Gesellschaft als zentrale Ressource. Das veränderte Bildungsverhalten und das steigende Bildungsniveau sind vergleichsweise neue Phänomene. Dies wird allein schon deutlich, wenn der Bildungsstand nach Alter betrachtet wird: Der Trend in Richtung einer höheren Bildung von breiten Bevölkerungsschichten hat sich 2009 weiter fort-

gesetzt. Zwar sind mit 35 Prozent die Befragten mit einer Berufslehre die grösste Gruppe, jedoch weist der Anteil derjenigen mit Hochschulabschluss ein grosses Wachstum auf: Allein im Vergleich zu 2007 ist dieser Anteil um 6 Prozentpunkte von 19 auf 25 Prozent gestiegen, im Vergleich zu 1999 gar um 11 Prozentpunkte. Verhältnismässig stabil ist der Anteil der Befragten mit einem obligatorischen Schulabschluss, dessen Werte pendeln im Jahresvergleich im Bereich von 12 bis 15 Prozent: Der Anteil der Fachhochschul-AbgängerInnen ist zwar gegen-

Grafik 15: Bildungsstand der Befragten 1999 und 2009



**Grafik 16: Bildungsstand der Befragten nach Anteil innerhalb der Altersgruppen**



über 1999 um 6 Prozentpunkte gestiegen, er ist allerdings seit 2003 praktisch stabil geblieben.

Weiterhin bilden Männer mit 59 Prozent gegenüber 41 Prozent Frauen den grösseren Teil der HochschulabgängerInnen. Während die Geschlechter in der Gruppe der FachhochschulabgängerInnen praktisch ausgeglichen sind, bilden Frauen in den tieferen Bildungskategorien jeweils die Mehrheit.

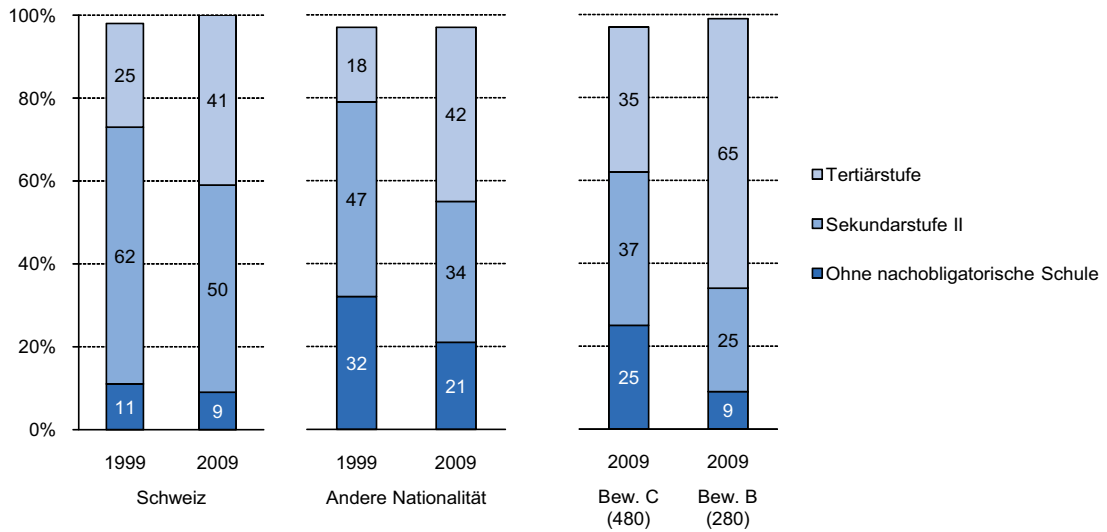
Der Vergleich zweier unterschiedlicher Generationen zeigt den markanten Wandel bei den Bildungsabschlüssen auf, der in den letzten Jahrzehnten stattgefunden hat: Die Generation der heute Pensionierten hat mehrheitlich eine Berufsschule absolviert und nur gerade zu 21 Prozent eine Hochschule oder Fachhochschule besucht. Die Generation der 30 bis 39-Jährigen als Vertreter einer Generation, deren Bildungsweg in den letzten Jahren zumindest vorläufig einen Abschluss gefunden haben dürfte, hat dagegen zu 57 Prozent die (Fach-) Hochschule besucht und nur noch etwas mehr als ein Viertel hat eine Berufslehre gemacht. Der Anteil derer, die nur die obligatorische Schule absolviert haben, ist von 18 Prozent bei den

über 65-Jährigen auf nur noch 5 Prozent bei den 30 bis 39-Jährigen gesunken.

*Insbesondere AusländerInnen mit einer Aufenthaltsbewilligung B verfügen über einen hohen Bildungsstand.*

Der Bildungsstand der Befragten nach Nationalität zeigt deutliche Unterschiede: Allgemein weisen Befragte anderer Nationalität ähnlich wie SchweizerInnen 2009 ein höheres Bildungsniveau auf als noch 1999. Zwar ist das Bildungsniveau der Befragten mit einer Aufenthaltsbewilligung C im Vergleich mit Schweizer Befragten etwas tiefer, wobei insbesondere der hohe Anteil an Befragten ohne nachobligatorische Schulbildung ins Gewicht fällt. Ganz anders jedoch das Bild bei Befragten mit einer Aufenthaltsbewilligung B: Der Anteil von Befragten der tertiären Bildungsstufe ist hier mit 65 Prozent markant höher als derjenige bei den SchweizerInnen (41%).

**Grafik 17: Bildungsstand Schweizer-/AusländerInnen**



## Erwerbstätigkeit und Einkommen

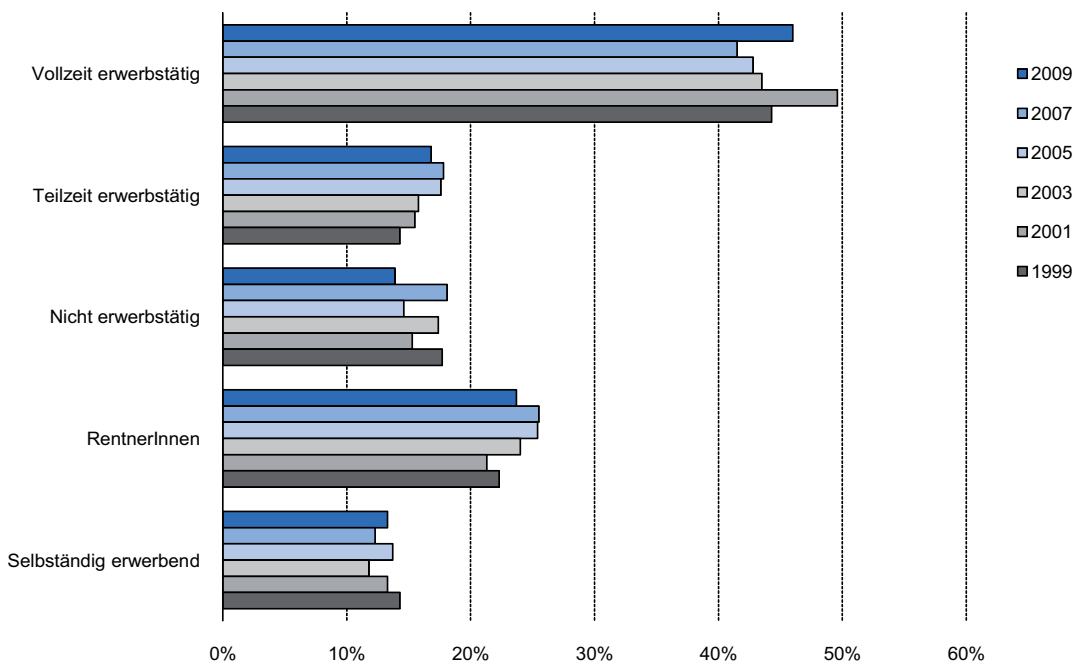
### Erwerbstätigkeit

#### Wird der Trend zur Teilzeitarbeit gebrochen?

Erstmals seit der ersten Bevölkerungsbefragung ist 2009 der Trend in Richtung Teilzeitarbeit gebrochen: Teilzeit-Erwerbstätige bilden in die-

sem Jahr einen Anteil von 17 Prozent, der Anteil an Vollzeit-Erwerbstätigen ist dagegen von 42 auf 46 Prozent gestiegen. Während mit 63 Prozent mehr als doppelt so viele Männer als Frauen (30%) Vollzeit erwerbstätig sind, sind mit 25 Prozent deutlich mehr Frauen Teilzeit erwerbstätig als Männer (8%).

**Grafik 18: Erwerbstätigkeit 1999 bis 2009**



**Tabelle 3: Erwerbsquote nach Bevölkerungsgruppen und Alter**

	N	Alle Altersklassen	18 bis 25 Jahre	26 bis 64 Jahre	über 65 Jahre
Gesamt	882	63%	48%	83%	8%
Männer	861	71%	53%	89%	13%
Frauen	711	55%	42%	77%	5%
Schweizer	1019	58%	42%	84%	7%
Andere Nationalität	552	74%	61%	82%	16%
Obligatorische Schule	112	36%	30%	65%	0%
Sekundarstufe II	624	55%	51%	80%	6%
Tertiärstufe	808	80%	66%	89%	21%

### Erwerbsbeteiligung

63 Prozent der Befragten gehen entweder einer Voll- oder einer Teilzeitarbeit nach. Je nach Lebensabschnitt schwankt die Erwerbsquote stark, so finden sich in der Gruppe der 26 bis 64-Jährigen 83 Prozent Erwerbstätige, während es bei den 65-Jährigen und älter noch 8 Prozent sind. Von den Schweizern sind mit 58 Prozent insgesamt weniger Befragte erwerbstätig als solche anderer Nationalität (74%), was auf eine höhere Erwerbsquote von AusländerInnen vorwiegend in den Gruppen der jüngeren Befragten und denjenigen im Pensionsalter zurückzuführen ist. Generell sind mehr Männer erwerbstätig als Frauen. Wird die Erwerbsquote der Befragten nach Geschlecht, Nationalität und Alter betrachtet, fällt auf, dass bei Frauen im Lebensabschnitt von etwa 25 bis 35 Jahren – in der Lebensphase der Familiengründung – die Erwerbsquote kaum mehr steigt bzw. im Fall von ausländischen Frauen leicht zurückgeht. Ab 35 Jahren steigt die Erwerbsquote bei Schweizer Frauen wieder merklich an, bei Frauen anderer Nationalität noch leicht. Im gleichen Lebensabschnitt nimmt bei Männern die Erwerbsquote dagegen bereits wieder ab, nachdem mit 35 Jahren das Maximum erreicht worden ist.

### Haushaltseinkommen

*Hohe Einkommen haben in den letzten vier Jahren deutlich zugenommen, während sich*

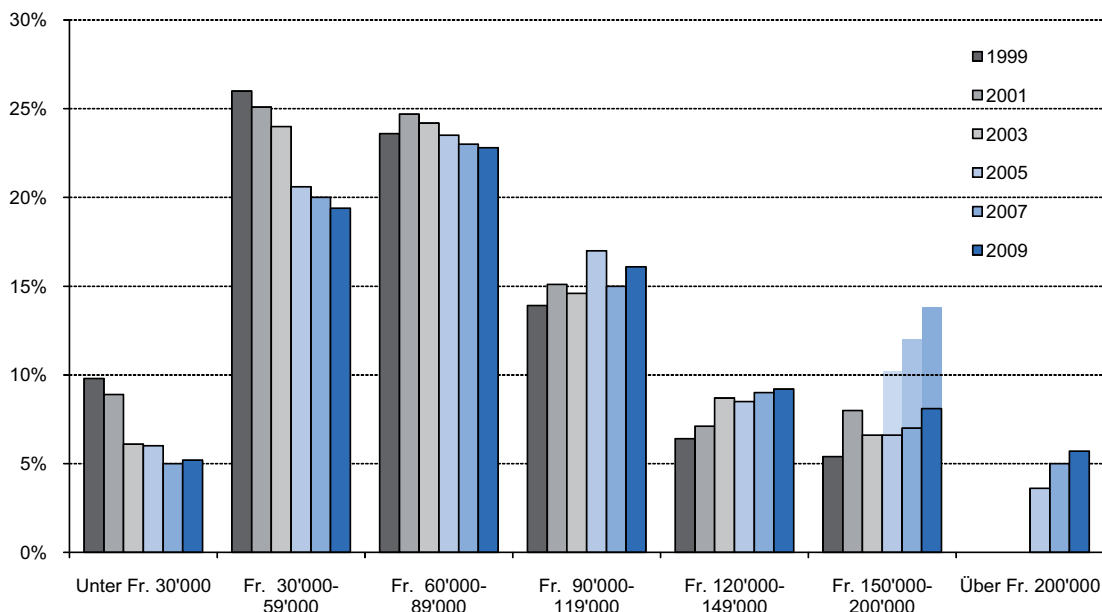
*bei den tieferen Einkommen kaum etwas verändert hat.*

Das jährliche Brutto-Haushaltseinkommen ist seit der letzten Bevölkerungsbefragung vor zwei Jahren erneut leicht gestiegen. Im Zeitvergleich von 1999 bis 2009 zeigt die Einkommensentwicklung bei den unteren Einkommensklassen unter Fr. 90'000 eine starke Abnahme von minus 11 Prozent auf insgesamt noch 47 Prozent im Jahr 2009. Die oberen Einkommensklassen ab Fr. 90'000 zeichnen sich dagegen durch eine starke Zunahme aus. Im Vergleich zu 1999 in der Einkommensklasse von Fr. 90'000 bis 119'000 (2009 16% der Befragten) plus 2 Prozent, Fr. 120'000 bis 149'000 (9%) plus 3 Prozent, über Fr. 150'000 (14%) plus 8 Prozent. Während Männer häufiger den Einkommensklassen über Fr. 150'000 zuzuordnen sind (65% Männer zu 34% Frauen), finden sich in den Einkommensklassen unter Fr. 60'000 mehr Frauen (38% Männer zu 62% Frauen).

*Die ökonomische Situation ist entscheidend für die Familiengründung.*

Bei der Einkommensverteilung nach Haushaltsformen zeigt sich folgendes Bild: Familien mit Kleinkindern gehören meist höheren Einkommensklassen an. Kinder kriegen offenbar vor allem diejenigen, die es sich leisten können. Dabei fällt eine Zweiteilung in Familien mit mittlerem und mit hohem Einkommen auf. Werden die Kinder älter, ist das Bruttoeinkommen etwas tiefer, was mit der in dieser Gruppe steigenden

**Grafik 19: Jährliches Bruttohaushaltseinkommen 1999 bis 2009**



**Tabelle 4: Brutto-Haushaltseinkommen nach Haushaltstyp**

N	Einpersonenhaushalt	Einpersonenhaushalt >65-Jährig	Zweipersonenhaushalt	Haushalte mit Kindern	Familien mit Kleinkindern	Einelternfamilie mit Kindern
	376	210	775	415	157	30
Unter Fr. 30'000	9%	22%	3%	2%	1%	17%
Fr. 30'000 bis 59'000	31%	51%	19%	13%	12%	37%
Fr. 60'000 bis 89'000	33%	19%	28%	24%	20%	27%
Fr. 90'000 bis 119'000	18%	4%	18%	24%	27%	10%
Fr. 120'000 bis 149'000	6%	1%	12%	15%	11%	3%
Fr. 150'000 bis 200'000	2%	1%	12%	12%	17%	7%
Über Fr. 200'000	1%	1%	8%	9%	11%	0%

Anzahl Einelternfamilien zusammenhängt. Haushalte mit über 65-Jährigen wiederum fallen aufgrund des gegenüber dem früheren Einkommen geringeren Renteneinkommens in sehr tiefe Einkommensklassen zurück.

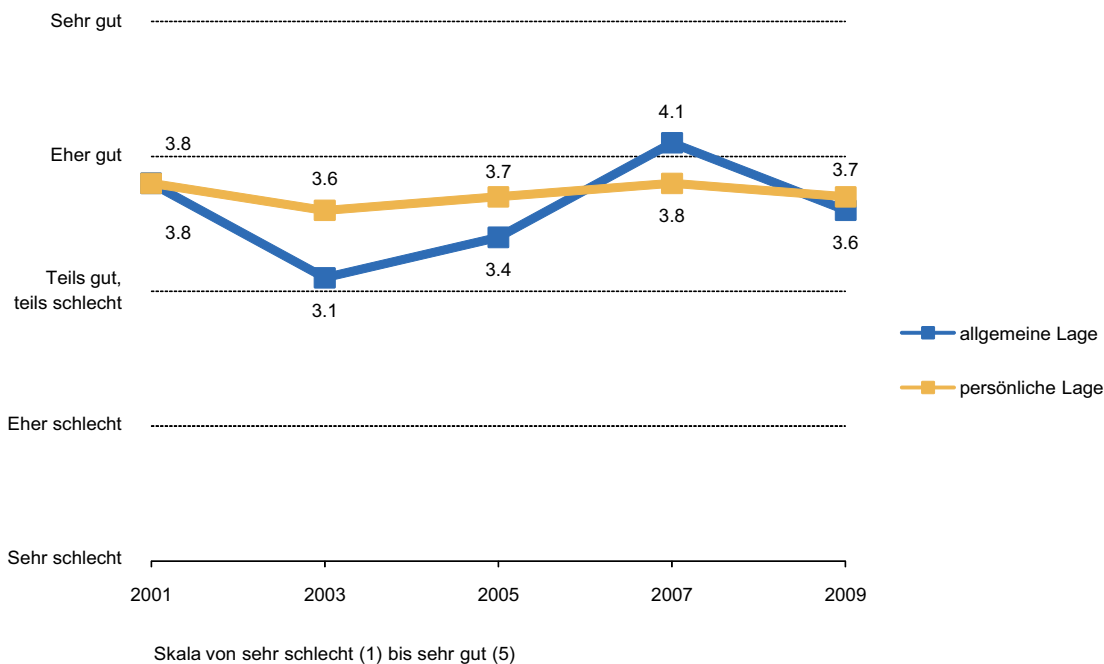
### Beurteilung der wirtschaftlichen Lage

Die Befragten wurden auch nach ihrer Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Stadt sowie ihrer persönlichen wirtschaftlichen Lage gefragt. Beurteilt wurde die aktuelle Situation wie auch die erwartete zukünftige Situation.

Der Zeitpunkt der Befragung im Frühling 2009 war geprägt durch die Wirtschaftskrise. Dennoch wird die aktuelle eigene wirtschaftliche Situation von den Befragten nur leicht schlechter eingeschätzt als 2007. Im Zeitverlauf liegt die Einschätzung der eigenen Lage stabil und im Durchschnitt auf einem hohen positiven Niveau. Die Einschätzung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage hingegen folgt tendenziell der medial vermittelten Konjunkturentwicklung und ist dementsprechend in diesem Jahr gegenüber 2007 deutlich gesunken. Im Vergleich zu früheren Befragungen liegt im Frühling 2009 die Einschätzung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage noch positiv über derjenigen aus den Jahren 2003 und 2005.



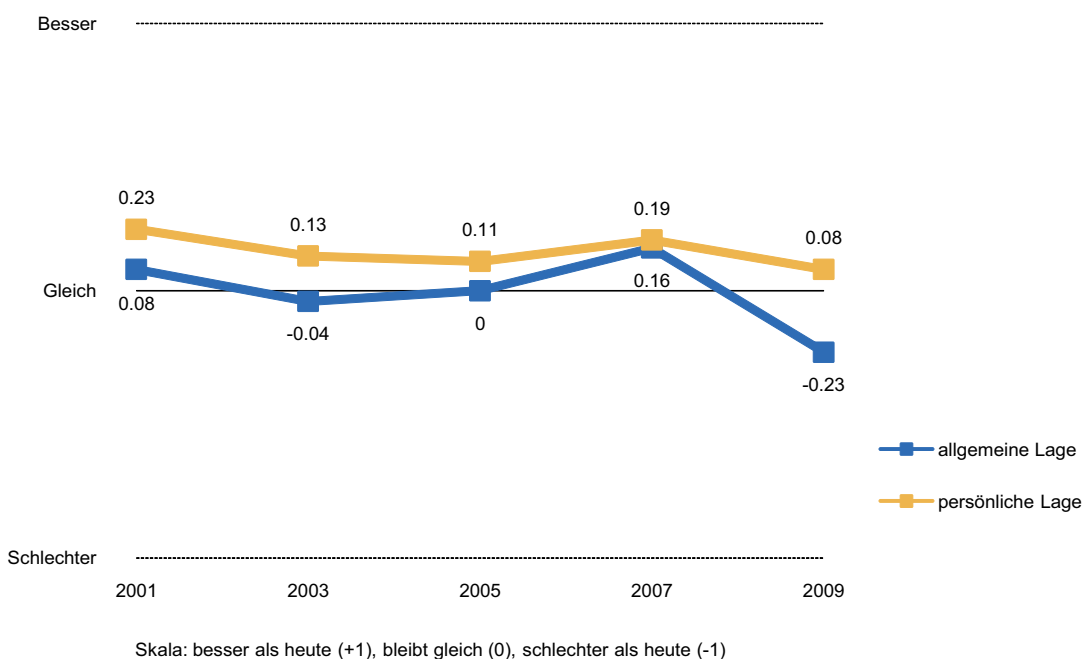
**Grafik 20: Einschätzung der aktuellen persönlichen und allgemeinen wirtschaftlichen Lage**



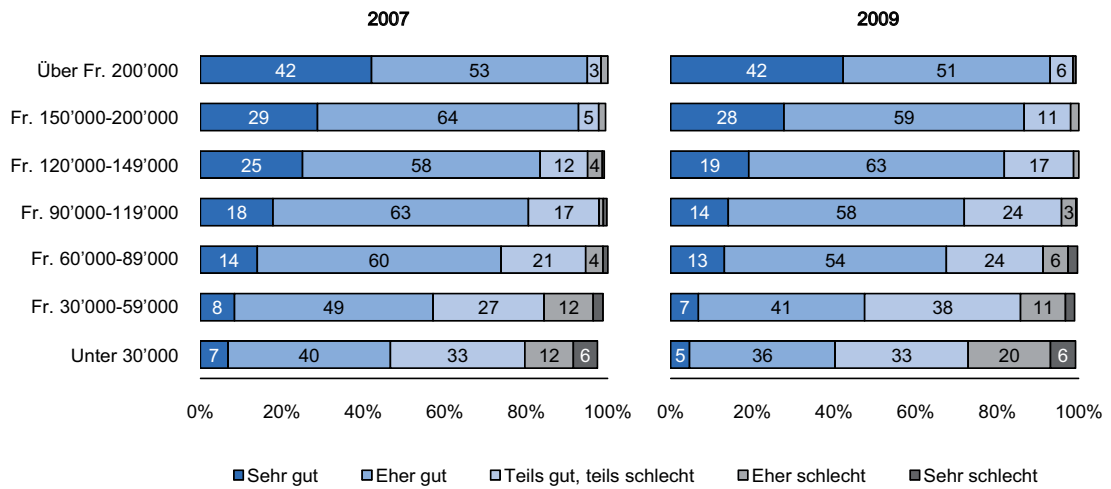
Die prospektiven Einschätzungen fallen dagegen einiges negativer aus als in den vergangenen Jahren. Zwar überwiegt nach wie vor die Gruppe, die für sich persönlich keine Veränderungen sieht, ebenso ist der Anteil derer, die zukünftig Verbesserungen erwarten, grösser als

der Anteil derer, die Verschlechterungen erwarten. Jedoch ist 2009 zum einen die Einschätzung der zukünftigen persönlichen Lage wie auch der allgemeinen Lage auf den tiefsten Stand aller Bevölkerungsbefragungen gesunken: 2009 erreicht diese Einschätzung nicht nur den

**Grafik 21: Einschätzung der zukünftigen persönlichen und allgemeinen wirtschaftlichen Lage**



**Grafik 22: Einschätzung der aktuellen persönlichen wirtschaftlichen Lage 2007 und 2009 nach Brutto-Haushaltseinkommen**



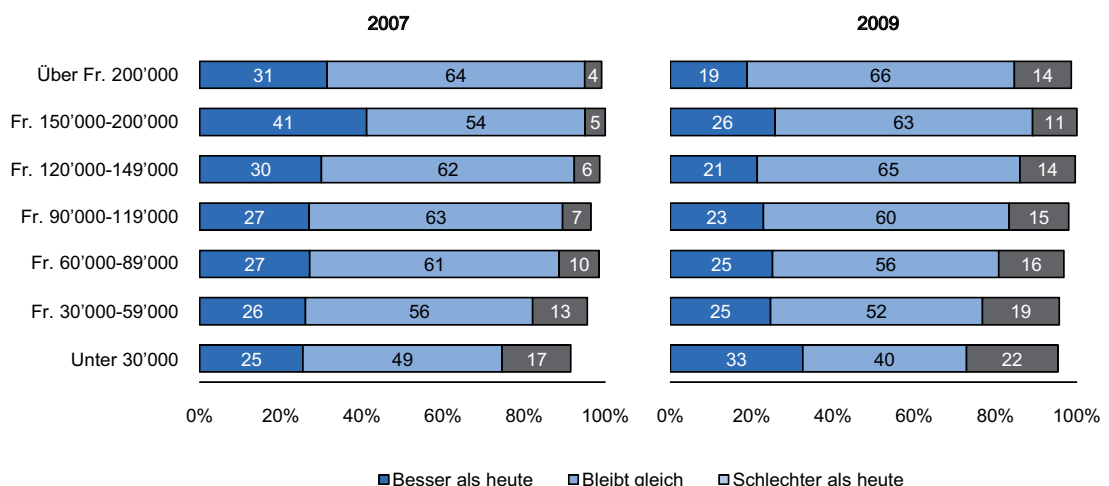
mit Abstand tiefsten Wert sämtlicher Bevölkerungsbefragungen, auch ist der Rückgang in diesem Jahr so ausgeprägt wie noch in keiner der vorangegangenen Bevölkerungsbefragungen.

*Die eigene wirtschaftliche Situation wird bei geringem Einkommen deutlich schlechter eingeschätzt als noch vor zwei Jahren.*

Die Beurteilung der aktuellen persönlichen wirtschaftlichen Lage entspricht weitgehend der Höhe des Brutto-Haushaltseinkommens: Während Befragte mit niedrigem Einkommen ihre aktuelle wirtschaftliche Lage lediglich zu 47 Pro-

zent als mindestens gut bezeichnen, schätzt die höchste Einkommensklasse ihre Lage zu 95 Prozent als gut oder sehr gut ein. Allerdings zeigt sich im Vergleich der Ergebnisse von 2009 zu 2007, dass sich diese Anteile leicht verringert haben, während die Anteile derjenigen, die ihre wirtschaftliche Lage als teils gut, teils schlecht oder gar schlecht bezeichnen, gestiegen ist. Insbesondere in der untersten Einkommensklasse ist der Anteil derjenigen, die ihre Lage als eher schlecht bezeichnen, mit einem Anstieg um 8 Prozentpunkte auf 20 Prozent deutlich höher als 2007.

**Grafik 23: Einschätzung der zukünftigen persönlichen wirtschaftlichen Lage 2007 und 2009 nach Brutto-Haushaltseinkommen**



*Die persönliche wirtschaftliche Zukunft wird weniger rosig bewertet.*

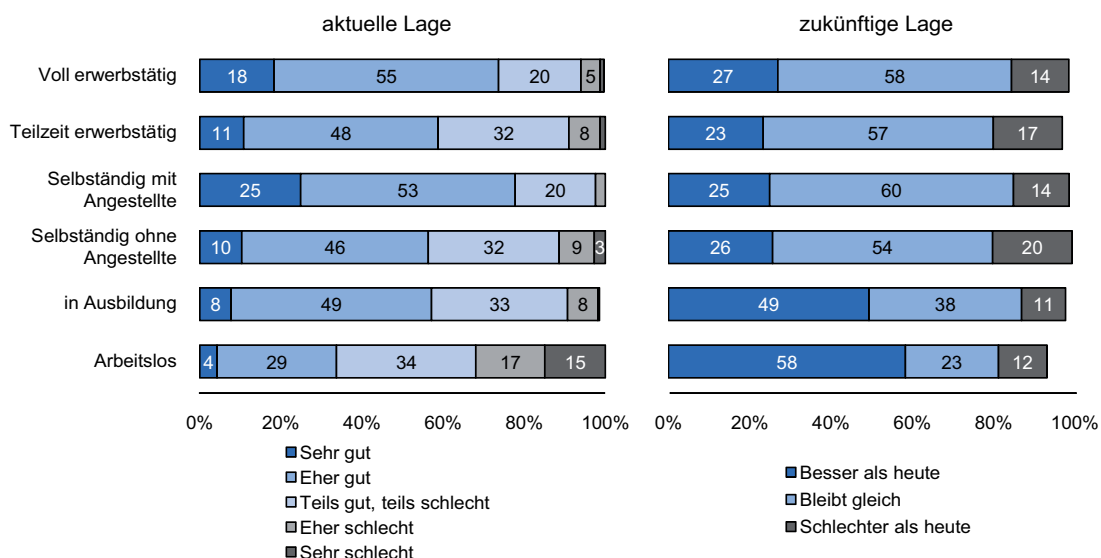
In der Einschätzung der zukünftigen wirtschaftlichen Lage zeigt sich der Krisendiskurs deutlich. Im Vergleich zu 2007 hat eine spürbare Verlagerung zur Antwortkategorie «schlechter als heute» stattgefunden. Die Anzahl derjenigen, die ihre Lage als «besser als heute» bezeichnen, hat sich in allen Einkommensklassen mit Ausnahme der untersten Klasse verringert. Besonders bemerkenswert ist die deutliche Verlagerung in den oberen Einkommensklassen ab Fr. 120'000 von der Antwortkategorie «besser als heute» hin zu den Kategorien «bleibt gleich» und «schlechter als heute» in einem Umfang von bis zu 17 Prozentpunkten.

Nach Art der Erwerbstätigkeit kategorisiert wird ersichtlich, dass neben den voll Erwerbstätigen auch die selbstständig Erwerbenden mit eigenen Angestellten, also typischerweise Leiter von KMU-Betrieben, ihre aktuelle wirtschaftliche Lage als gut oder sehr gut bezeichnen, während beispielsweise selbstständig Erwerbende ohne Angestellte, typischerweise Freischaffende, ihre finanzielle Zukunft ähnlich verhalten einschätzen wie teilzeit Erwerbende. Dieses Bild spiegelt sich auch in der Einschätzung der zukünftigen Lage wider, wo insbesondere der Anteil derjenigen

voll Erwerbstätigen und Selbstständigen mit Angestellten, welche ihre zukünftige Lage als schlechter als heute einschätzen, kleiner ist als in den anderen Gruppen. Bemerkenswert ist die Zuversicht der Arbeitslosen, welche ihre zukünftige Lage auch in Zeiten der Wirtschaftskrise mehrheitlich als besser als heute einschätzen.

Eine Betrachtung von weiteren Bevölkerungsgruppen zeigt folgendes: Männer, Befragte der tertiären Bildungsstufe und allgemein Schweizer schätzen ihre aktuelle persönliche wirtschaftliche Lage häufiger als gut ein als Frauen, Befragte tieferer Bildungsstufen und AusländerInnen. Für die Zukunft sind AusländerInnen mit einer Aufenthaltsbewilligung B sehr optimistisch: Sie schätzen ihre zukünftige Lage mit 49 Prozent in deutlichem Mass als besser denn heute ein. Diese optimistische Einschätzung wird nur noch von den 18 bis 29-Jährigen übertroffen, welche zu 54 Prozent meinen, ihre zukünftige Lage werde, vermutlich mit dem Einstieg ins Berufsleben, besser als die heutige sein.

**Grafik 24: Einschätzung der persönlichen wirtschaftlichen Lage nach Art der Erwerbstätigkeit**



**Tabelle 5: Einschätzung der aktuellen persönlichen wirtschaftlichen Lage nach Bevölkerungsgruppen**

	N	Aktuelle Lage	Zukünftige Lage	
		Gut	Besser	Schlechter
Gesamt	2501	67%	24%	16%
Männer	1210	70%	26%	15%
Frauen	1289	63%	22%	17%
18-29-Jährige	382	65%	54%	10%
30-39-Jährige	488	68%	30%	13%
40-49-Jährige	501	67%	24%	14%
50-59-Jährige	389	64%	15%	17%
60-69-Jährige	325	63%	13%	20%
über 70-Jährige	415	70%	5%	23%
Haushalte mit Kindern	464	63%	30%	15%
Haushalte ohne Kinder	2037	67%	22%	16%
Haushaltseinkommen unter Fr. 60'000	613	46%	26%	20%
von Fr. 60'000 bis Fr. 120'000	972	69%	24%	15%
über Fr. 120'000	574	86%	22%	13%
Ohne nachobligatorische Schule	309	52%	25%	22%
Sekundarstufe II	1129	64%	22%	15%
Tertiärstufe	1012	74%	25%	14%
Schweizer	1749	70%	20%	16%
Aufenthaltsbewilligung B	200	65%	49%	9%
Aufenthaltsbewilligung C	481	57%	28%	18%

### 3 Wohnen in der Stadt Zürich

Die Zahl der Familienhaushalte hat zugenommen. Familien mit Kindern wohnen meist in einer 4 oder 4 1/2-Zimmer-Wohnung. Wer nach Zürich zieht, tut dies meist auf Grund des Arbeitsplatzes oder der Ausbildung. Bei den Mietpreisen kann eine deutliche Verlagerung hin zu teureren Wohnungen festgestellt werden. Insbesondere grössere Wohnungen sind teurer als noch vor sechs Jahren. Aufgrund des gestiegenen Haushaltseinkommens in den oberen Klassen bleibt die Belastung durch die Mietpreise für diese Haushalte dennoch verhältnismässig gering. Die Zufriedenheit sowohl mit der Wohnung als auch mit der Wohnumgebung ist gut. Eine eher positive Veränderung der Wohnumgebung sehen insbesondere die Bewohnerinnen und Bewohner des Langstrassenquartiers sowie von Saatlen und Schwamendingen.

#### Wer wohnt wie?

gangen, Einpersonenhaushalte machen 27 Prozent der befragten Haushalte aus. 6 Prozent der Befragten leben in Wohngemeinschaften.

#### Haushaltsformen und Wohnungsgrössen

##### Die Zahl der Familienhaushalte nimmt zu.

In was für Haushalten wohnen die Befragten? In der diesjährigen Bevölkerungsbefragung setzen sich die Haushalte wie folgt zusammen: 35 Prozent der Befragten wohnen in Familienhaushalten, was den höchsten Wert der bisherigen Bevölkerungsbefragungen darstellt. Die Anzahl in Paarhaushalten wohnenden Befragten ist gegenüber 2007 leicht auf 31 Prozent zurückge-

Wie wohnen die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Zürich? Je nach Lebensform und -abschnitt werden unterschiedliche Wohnungsgrössen benötigt: Unter 29-Jährige, in einem Einpersonenhaushalt wohnende Befragte leben zu 77 Prozent noch in kleinen Wohnungen mit weniger als 3 Zimmern. Demgegenüber leben über 65 Jahre alte Menschen, die in einem Einpersonenhaushalt wohnen, tendenziell eher in 3 bis 3 1/2-Zimmer grossen Wohnungen. Die

Tabelle 6: Haushaltsform nach Wohnungsgrösse

	Einpersonenhaushalt	Einpersonenhaushalt <30 Jahre	Einpersonenhaushalt >65 Jahre	Paar	Haushalte mit Kindern	Familie mit Kleinkindern	Familie mit Schulkindern	Wohngemeinschaft
N	664	64	253	785	886	169	294	139
1 oder 1 1/2 Zimmer	15%	33%	12%	0%	0%	1%	0%	1%
2 oder 2 1/2 Zimmer	35%	45%	34%	10%	3%	6%	3%	6%
3 oder 3 1/2 Zimmer	38%	17%	38%	46%	24%	35%	21%	47%
4 oder 4 1/2 Zimmer	10%	3%	12%	31%	46%	43%	46%	31%
5 oder 5 1/2 Zimmer	1%	0%	2%	9%	19%	15%	21%	7%
6 Zimmer oder mehr	1%	2%	2%	5%	9%	0%	9%	8%

Grösse der Wohnungen mit Paarhaushalten ist etwas breiter gestreut: Mit 46 Prozent wird am häufigsten eine 3 bis 3 1/2-Zimmer-Wohnung bevorzugt, allerdings belegen mit 45 Prozent fast eben so viele Paarhaushalte geräumige Wohnungen mit mehr als 4 Zimmern. Bei Haushalten mit Kindern ist die Wohnungsgrösse von 4 bis 4 1/2 Zimmern am beliebtesten: 46 Prozent leben in einer Wohnung dieser Grösse. Während Familien mit Kleinkindern tendenziell eher in den etwas kleineren 3 bis 3 1/2-Zimmer-Wohnungen leben, verschiebt sich dies bei Familien mit älteren Kindern leicht zu Wohnungen mit 5 Zimmern und mehr. Wohngemeinschaften bestehen grossmehrheitlich aus Wohnungen mit 3 bis 4 1/2 Zimmern.

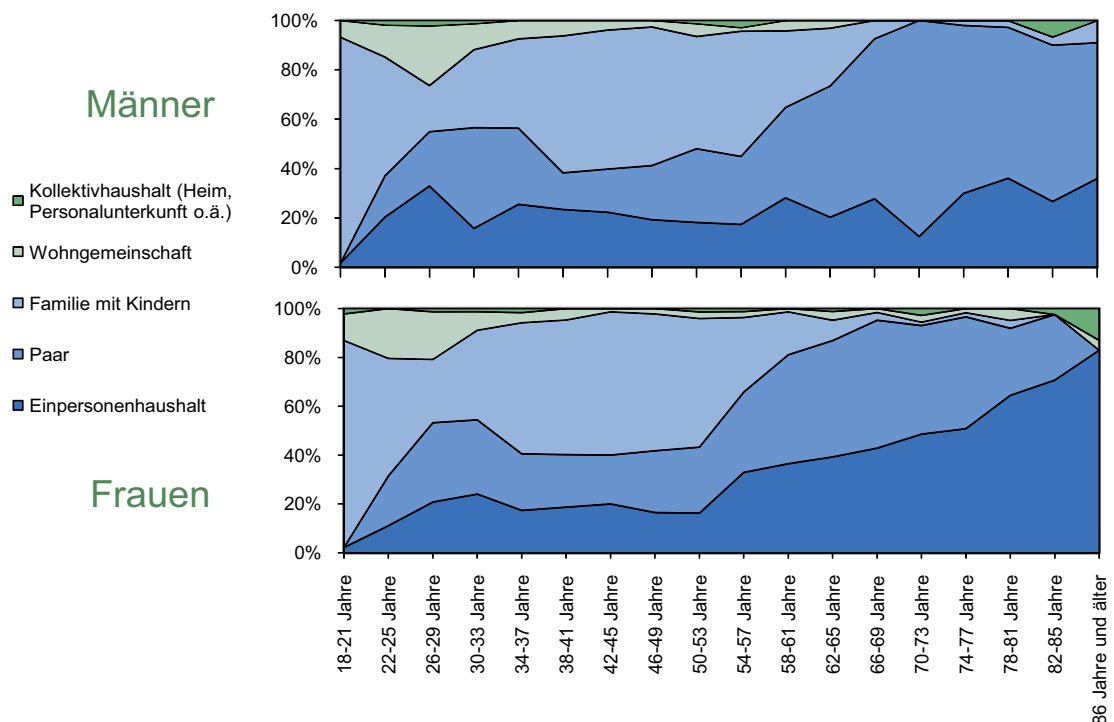
Ergebnisse: Mit rund 18 Jahren zieht es den grössten Teil der Befragten aus den Familienhaushalten, beliebt sind nicht nur Wohngemeinschaften; auch Einzel- und Paarhaushalte werden in einer grossen Zahl gebildet. Dabei ziehen Frauen mit 22 bis 25 Jahren früher und häufiger in Paarhaushalte, während Männer zunächst tendenziell eher in Einpersonenhaushalten wohnen und erst mit einem Alter um 30 Jahre herum deutlich häufiger mit jemandem als Paar oder in einer neu gegründeten Familie leben. Während im Alter von etwa 35 bis 40 Jahren Familienhaushalte die Situation einer Mehrheit der Befragten innerhalb der entsprechenden Altersgruppen prägen, kommt es ab etwa 50 Jahren bei Frauen und 55 Jahren bei Männern zu einem grundlegenden Wandel der Haushaltsform. Einerseits nimmt bedingt durch den Auszug der Kinder die Zahl der Paarhaushalte wieder deutlich zu, andererseits steigt die Zahl Einpersonenhaushalte bei den Frauen markant an: Um 55 Jahre herum leben bereits ein Drittel aller Frauen wieder alleine in der Wohnung, ab etwa 75 mehr als die Hälfte. Im gleichen Lebensabschnitt bleibt bei den Männern dagegen der

### Haushalt nach Alter und Geschlecht

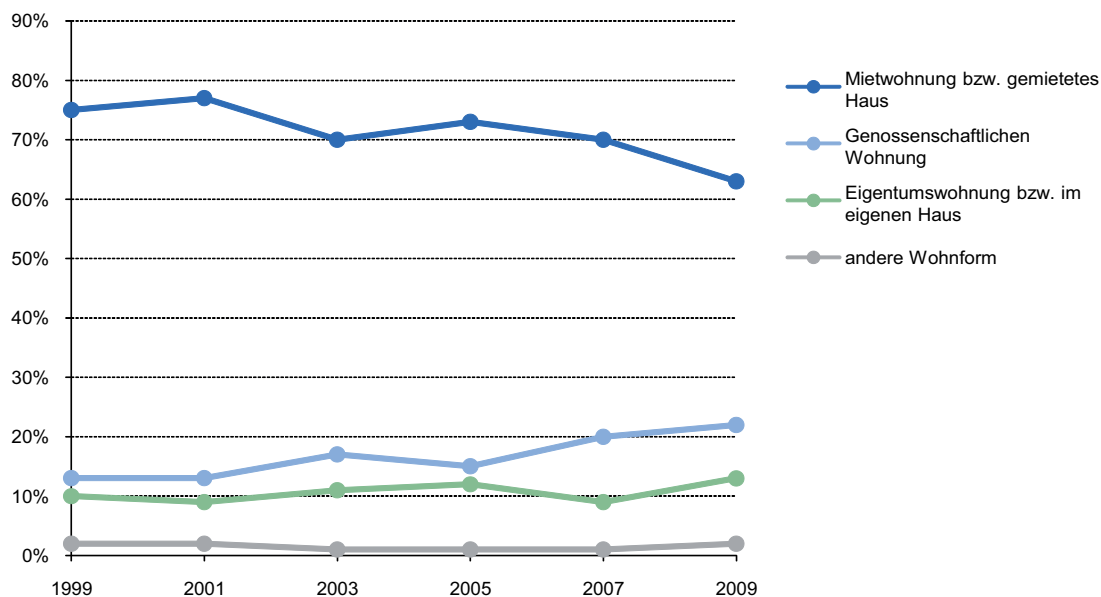
*Ab 50 Jahren wohnt der überwiegende Teil der Frauen alleine, während Männer überwiegend in Paarhaushalten leben.*

Wird die Haushaltsform nach Alter und Geschlecht betrachtet, zeigen sich folgende

**Grafik 25: Haushaltsform nach Alter und Geschlecht**



**Grafik 26: Wohnsituation – Besitzstand im Jahresvergleich**



Anteil in Einpersonenhaushalten genau wie der Anteil in Familien- bzw. nach Auszug der Kinder in Paarhaushalten wohnender Befragten verhältnismässig stabil.

### Besitzstand der Wohnung

*Rund ein Fünftel der Befragten wohnt in einer genossenschaftlichen Wohnung.*

In diesem Jahr beträgt der Anteil Mietwohnungen bzw. von gemieteten Häusern 63 Prozent der Haushalte. Dies bedeutet einen Rückgang von 7 Prozentpunkten gegenüber 2007. Die genossenschaftlichen Wohnungen haben 2009 einen Anteil von 22 Prozent aller Haushalte erreicht (plus von 2 Prozentpunkten gegenüber 2007). Der Anteil Eigentumswohnungen beträgt 2009 13 Prozent (plus 4%), die übrigen Wohnformen summieren sich auf 2 Prozent.

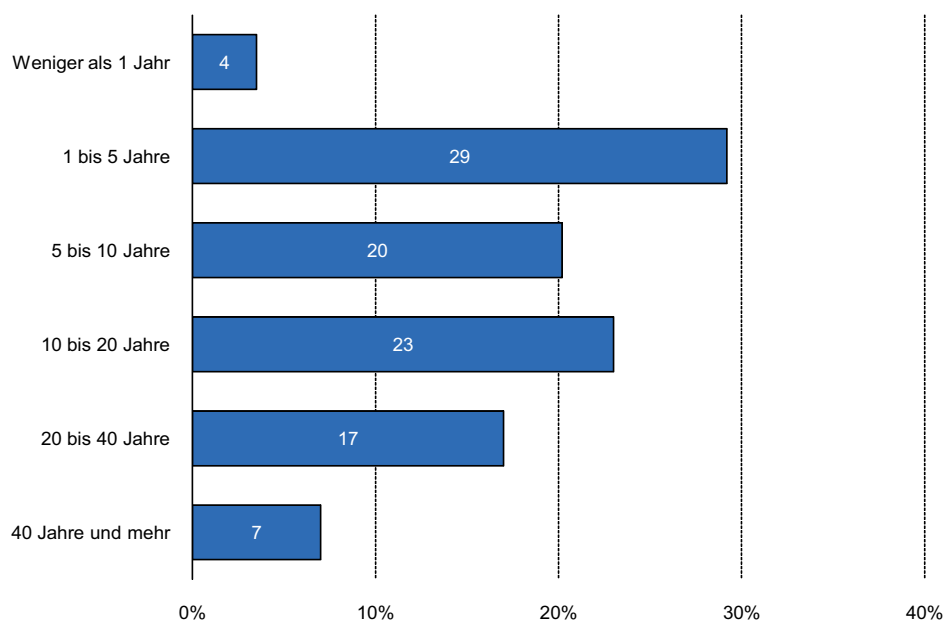
Nur drei Prozent der Befragten vermieten eines oder mehrere Zimmer weiter; dieser Wert hat sich gegenüber 2003 nicht verändert.

### Wohndauer und Zuzugsgrund

Fast die Hälfte aller Befragten (47%) wohnt seit mehr als zehn Jahren in ihrer Wohnung. Der Anteil der erst in den letzten fünf Jahren Eingezogenen beträgt etwa ein Drittel, womit er deutlich über dem derer liegt, die vor fünf bis zehn Jahren ihre Wohnung bezogen haben: Deren Anteil liegt bei einem Fünftel aller Befragten. Zwei Fünftel leben zwischen zehn und 40 Jahren in ihrer Wohnung und 7 Prozent der Befragten lebt mehr als 40 Jahre in ihrer Wohnung (vgl. Grafik 27).

Als Zuzugsgrund nennen 54 Prozent aller Befragten, die nicht seit ihrer Geburt in der Stadt Zürich leben, den Arbeitsplatz oder die Ausbildung, was die Bedeutung von Zürich als Arbeits- und als Ausbildungsort unterstreicht. Dieser Grund wird mit 60 Prozent von mehr Männern genannt als von Frauen (50%). Auch Befragte mit Hochschulabschluss nennen diesen Grund mit 69 Prozent überdurchschnittlich oft. Mit 22 Prozent an zweiter Stelle steht die Aussage, dass die befragte Person wegen der familiären Situation bzw. dem Auszug aus der Familie nach Zürich gezogen ist; dieser Grund wurde von 27 Prozent der Frauen bzw. 17 Prozent der

**Grafik 27: Wohndauer in derzeitiger Wohnung bzw. Haus**



Männer genannt. Freunde, Bekannte oder eine Beziehung waren für 10 Prozent der Befragten ein Zuzugsgrund, wobei auch hier Frauen diesen Grund mit 13 Prozent häufiger nennen als Männer (7%). Das Stadtleben allgemein war für 8 Prozent der Befragten ein nennenswerter Grund. Weitere Zuzugsgründe wurden nur vereinzelt geäußert, erwähnenswert ist noch das kulturelle Angebot, welches für 4 Prozent der Befragten Anreiz war, nach Zürich zu ziehen.

## Wohnkosten\*

### Verteilung der Mietpreise

In der diesjährigen Bevölkerungsbefragung sind nach 2003 zum zweiten Mal die Mietpreise erhoben worden (monatliche Miete inklusive Neben-

kosten, ohne Garagenmiete). Hier zeigt sich eine Verlagerung hin zu teureren Wohnungen. Markant ist insbesondere die Verringerung der Anzahl Wohnungen mit einem Mietpreis von unter Fr. 1000 sowie die Verdoppelung der Anzahl teurer Wohnungen mit einer Miete von über Fr. 2500.

Eine Darstellung der Mietpreise nach Perzentilen zeigt ebenfalls die Verschiebung der Mietpreise in höhere Lagen auf: 2003 bezahlten noch die Hälfte der befragten Personen eine Miete unter Fr. 1300, sechs Jahre später, im 2009, liegt diese Grenze bei Fr. 1500 (Medianwerte). Insbesondere bei den hohen Mietpreisen ist diese Steigerung markant: 2003 lagen die Mietpreise für die teuersten 5 Prozent der Wohnungen noch bei Fr. 2500 und mehr, 2009 muss man für eine dieser 5 Prozent der teuersten Wohnungen mindestens Fr. 3200 oder mehr bezahlen.

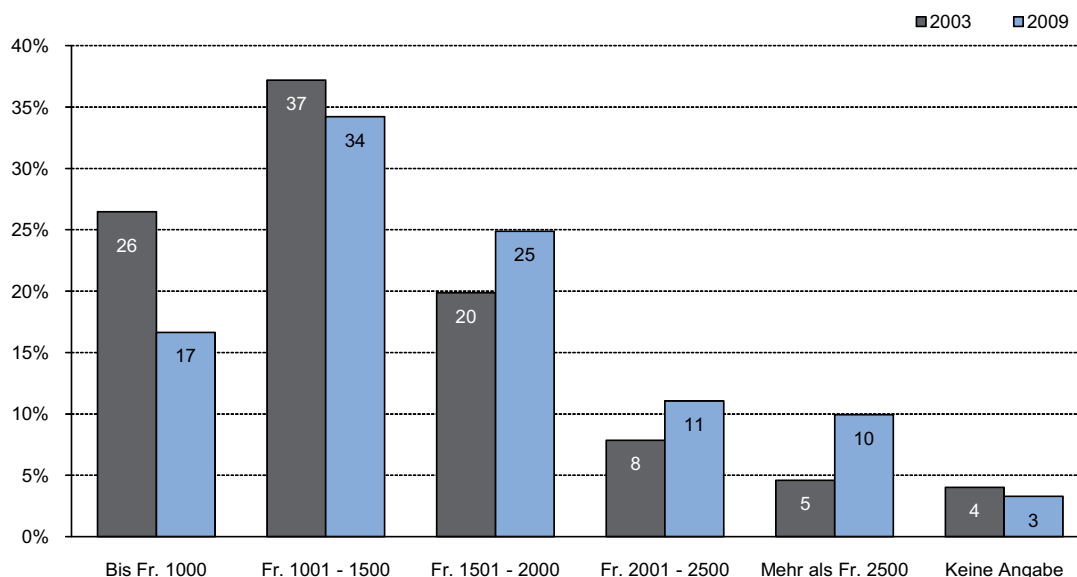
**Tabelle 7: Mietzinsverteilung nach Perzentilen 2003 und 2009 (in Franken)**

Perzentil	10% der Befragten zahlen eine Miete unter	25%	50%	75%	90%	95% der Befragten zahlen eine Miete unter
Jahr						
2003	800	1000	1300	1700	2200	2500
2009	900	1175	1500	2000	2600	3200

\* Eine andere Methodik mit einer anderen Grundgesamtheit kann zu abweichenden Ergebnissen führen. Durch das Stichprobenverfahren sind hier die Kleinwohnungen unterrepräsentiert. Eine auf der Wohnungsstruktur basierte Erhebung der Mietpreise im 2006 hat Statistik Stadt Zürich unter dem Titel «Mietpreise Stadt Zürich» publiziert.



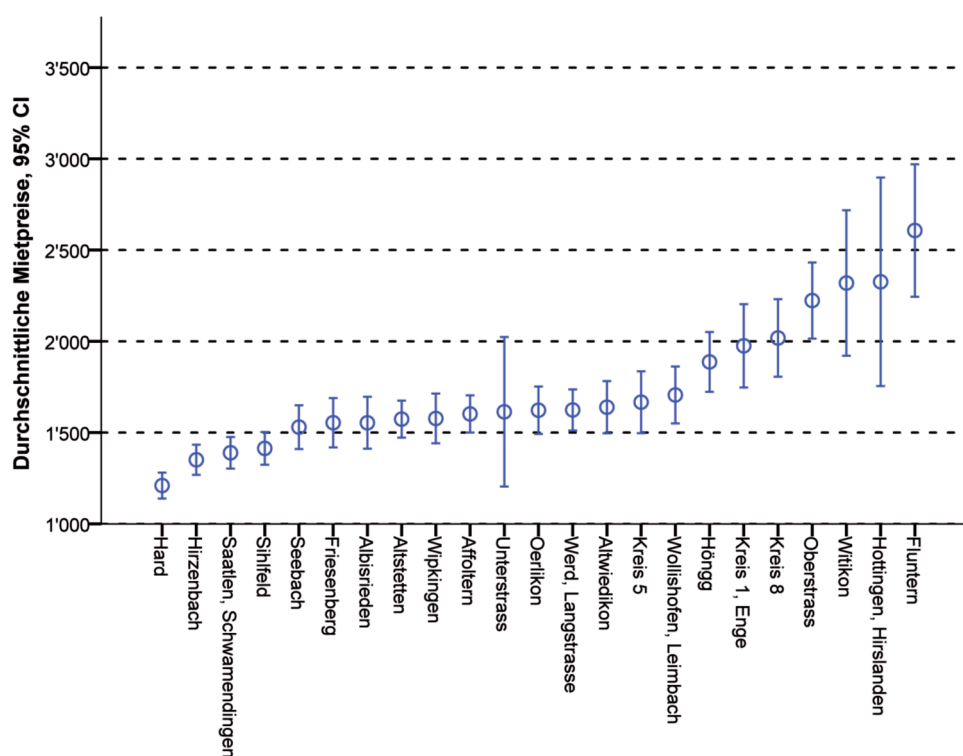
**Grafik 28: Monatliche Miete inklusive Nebenkosten, Vergleich 2003 und 2009**



Das Mietpreisniveau ist mit Abstand am höchsten in Oberstrass, Witikon, Hottingen, Hirslanden und Fluntern, wo durchschnittliche Mietpreise über Fr. 2200 bezahlt werden. Zwischen durchschnittlich Fr. 1700 und 2000 zahlt man im Kreis 8, Kreis 1, in der Enge und in Höngg. Ein mittleres Mietpreisniveau zwischen Fr. 1500 und

Fr. 1690 haben Wollishofen, Leimbach, Kreis 5, Altwiedikon, Werd, Langstrasse, Oerlikon, Unterstrass, Affoltern, Wipkingen, Altstetten, Albisrieden, Friesenberg und Seebach. Am tiefsten ist das Mietpreisniveau mit zwischen Fr. 1200 und Fr. 1400 in den Quartieren Sihlfeld, Saaten, Schwamendingen, Hirzenbach und Hard.

**Grafik 29: Durchschnittlicher Mietpreis nach Quartier**



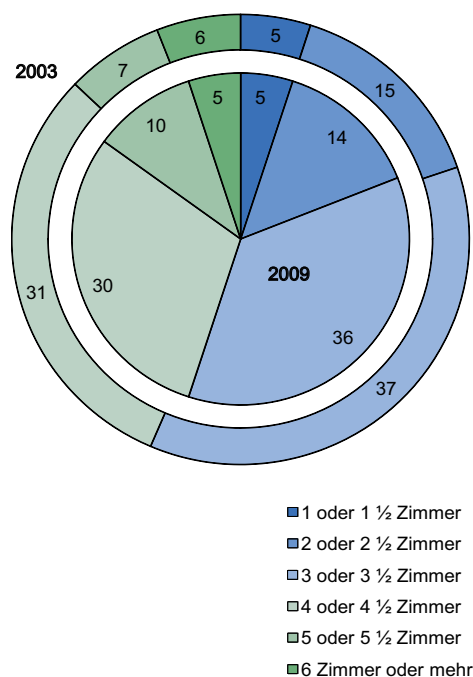
Friesenberg, Saatlen und Schwamendingen sind die Quartiere, in denen das Mietpreisniveau gegenüber 2003 am wenigsten gestiegen ist. Es sind auch Quartiere mit den höchsten Anteilen an Genossenschaftswohnungen.

Die Verteilung der Wohnungsgrößen ist 2009 gegenüber 2003 praktisch stabil geblieben: Zwei Drittel der Wohnungen haben 3 bis 4 1/2 Zimmer. Der Anteil kleinerer Wohnungen ist gegenüber 2003 um einen Prozentpunkt auf 19 Prozent zurückgegangen. Hingegen ist der Anteil der 5- bis 5 1/2-Zimmer-Wohnungen etwas gestiegen und beträgt jetzt 10 Prozent bei den befragten Haushalten, grössere Wohnungen von 6 oder mehr Zimmern machen 5 Prozent aller Wohnungen aus.

### Vergleich der durchschnittlichen Mietpreise 2003 und 2009

Eine Analyse der Mietpreise nach Wohnungsgröße zeigt eine spürbare Steigerung der durchschnittlichen Mieten um 18.5 Prozent gegenüber 2003. Insbesondere die in der Befragung erfassten grösseren Wohnungen mit mehr als 4 Zimmern sind über 20 Prozent teurer als 2003. Aber auch bei kleineren Wohnungen mit 2 bis 3 1/2 Zimmer liegt die Mietpreissteigerung

**Grafik 30: Wohnungsgrößen nach Zimmer in der Stichprobe, Vergleich 2009 und 2003**



seit 2003 über dem Mietpreisindex. Die Mietpreissteigerungen bei kleinen Wohnungen mit 1 oder 1 1/2 Zimmer liegt in einem engeren Rahmen, wenngleich auch diese Erhöhung immer noch deutlich über der Teuerung liegt.

### Neu erstellte Wohnungen sind deutlich teurer.

Von den Wohnungen in der Stichprobe sind rund 3 bis 4 Prozent in den letzten sechs Jahren

**Tabelle 8: Mieten in Franken nach Wohnungsgröße 2003 und 2009**

Wohnungsgröße	N	2003 Ø Mietpreis	2009 Ø Mietpreis	Zunahme 2003/2009	Zunahme in %
1 oder 1 1/2 Zimmer	116	869	933	64	7.4
2 oder 2 1/2 Zimmer	345	1157	1297	140	12.1
3 oder 3 1/2 Zimmer	889	1329	1516	187	14.1
4 oder 4 1/2 Zimmer	758	1586	1944	358	22.6
5 oder 5 1/2 Zimmer	255	2025	2533	508	25.1
6 Zimmer oder mehr	134	2543	3293	750	29.5
Insgesamt	2497	1434	1700	266	18.5
ZIK* April (ohne Nebenkosten)		103.3	108.1		4.6
MPI** April (ohne Nebenkosten)		106.1	116.1		9.4

\* Zürcher Städteindex der Konsumentenpreise

\*\* Zürcher Städteindex der Mietpreise

**Tabelle 9: Durchschnittliche Mietpreise nach Wohnungsgrösse und Wohndauer**

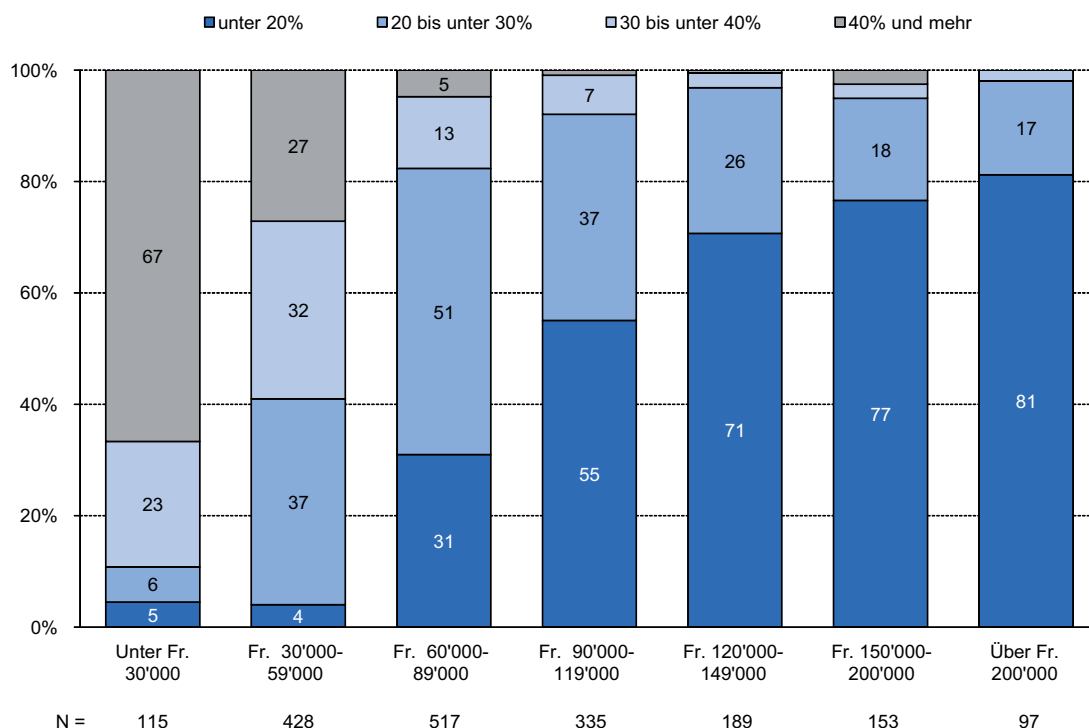
Median der Mieten in der jeweiligen Gruppe in Franken

	N	1 oder 1 1/2 Zimmer	2 oder 2 1/2 Zimmer	3 oder 3 1/2 Zimmer	4 oder 4 1/2 Zimmer	5 oder 5 1/2 Zimmer	6 Zimmer oder mehr
Wohnt weniger als 2 Jahre in der Wohnung	262	945	1333	1600	2294	2587	2900
Wohnt länger als 6 Jahre in der Wohnung	1523	903	1120	1351	1600	2165	3300
Differenz		42	213	249	694	422	-400

erstellt oder renoviert worden. Werden bei den 4 bis 4 1/2-Zimmer-Wohnungen die Mieten derjenigen Wohnungen, die 2003 oder später erstellt oder renoviert wurden (N=39) mit den älteren bestehenden Wohnungen verglichen, so zeigt sich eine deutliche Verteuerung in den letzten sechs Jahren: Für eine neu erstellte 4 bis 4 1/2-Zimmer-Wohnung wird im Schnitt monatlich Fr. 780 mehr bezahlt, sie kosten durchschnittlich Fr. 2726.

Diese Verlagerung hin zu teuren Wohnungen zeigt sich auch, wenn der Median der Mieten (die Grenze, an welcher je die Hälfte der Befragten mehr bzw. weniger als die angegebene Miete zahlen muss) nach Grösse der Wohnung und nach Wohndauer betrachtet wird: Befragte, die weniger als zwei Jahre in ihrer Wohnung leben, bezahlen in der Regel einen deutlich höheren Mietpreis als solche, die sechs Jahre (seit 2003) oder länger in ihrer Wohnung leben.

**Grafik 31: Mietbelastung nach Einkommensklassen**



Basis: 1834 befragte Personen mit Einkommens- und Mietangabe

## Mietbelastung

Wie wirken sich die Mietpreise auf das Haushaltsbudget aus? Insbesondere bei den untersten Einkommensschichten bedeuten die Mieten eine grosse Belastung: So müssen 67 Prozent der Befragten mit einem Einkommen von unter Fr. 30'000 40 Prozent oder mehr ihres Brutto-Haushaltseinkommens für die Miete ausgeben.<sup>2</sup> In der Einkommensklasse von Fr. 30'000 bis 59'000 sind es für knappe 60 Prozent der Befragten immer noch mindestens 30 Prozent des Einkommens, welche für die Miete ausgegeben werden müssen. Ganz anders in den Einkommensklassen von über Fr. 120'000: Hier sind es jeweils über 70 Prozent der Befragten, welche – trotz der hohen Mietpreise – nicht mehr als 20 Prozent des Einkommens für die Miete ausgeben.

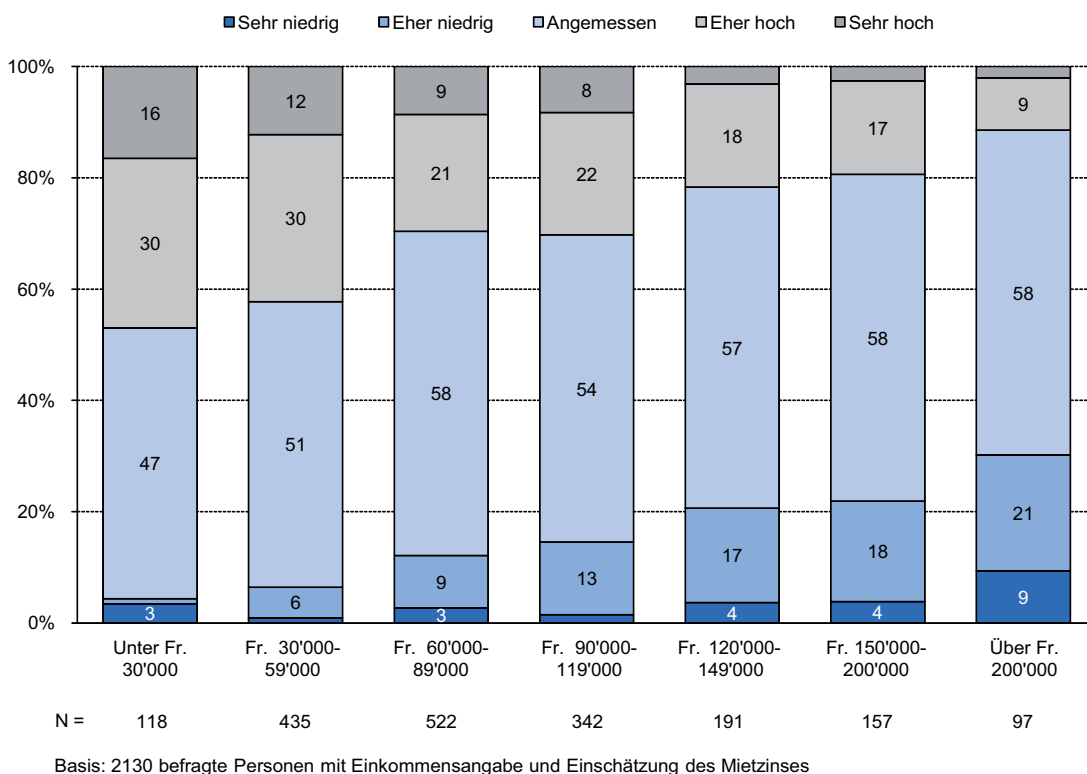
<sup>2</sup> Die Belastung des Haushaltsbudget durch den Mietpreis würde bei einem Nettoeinkommen (nach Abzügen) höher ausfallen.

## Subjektive Einschätzung des Mietzinses im Verhältnis zum Haushaltsbudget

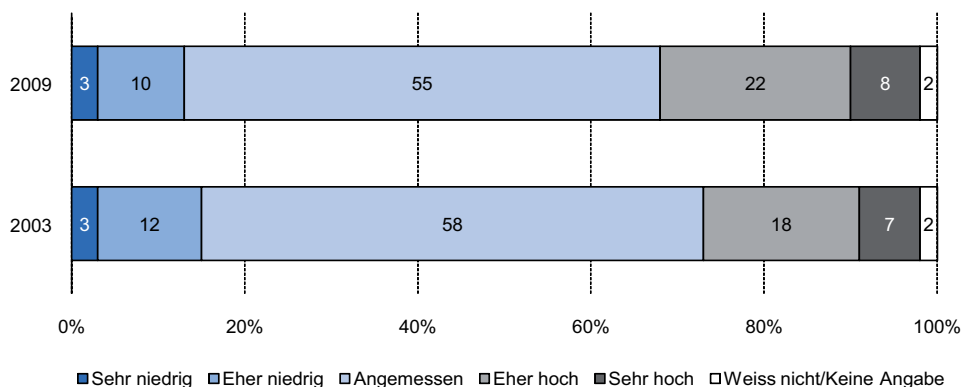
Wie sieht bei den Befragten die subjektive Einschätzung des Mietzinses im Verhältnis mit dem monatlichen Haushaltsbudget aus? Hier ist von 2003 bis 2009 der Anteil derjenigen, die den Mietzins als ihr Haushaltsbudget stark belastend ansehen, leicht gestiegen, und zwar um 5 Prozentpunkte auf 30 Prozent der Befragten.

Wird die subjektive Mietbelastung nach Einkommensklassen betrachtet, so ergibt sich in dieser Frage das zu erwartende Bild, dass Befragte aus der tiefsten Einkommenskategorie (unter Fr. 30'000) mit 46 Prozent den Mietzins deutlich als hohe finanzielle Belastung beurteilen. Diese Einschätzung sinkt mit steigendem Einkommen, so dass schliesslich Befragte der höchsten Einkommensklasse (mehr als Fr. 200'000) nur noch zu 11 Prozent der Ansicht sind, ihr Mietzins sprengt das Budget.

**Grafik 32: Einschätzung des Mietzinses nach Einkommensklassen**



**Grafik 33: Mietzins im Verhältnis zum Haushaltsbudget, 2003 und 2009**



### Zufriedenheit mit der Wohnsituation

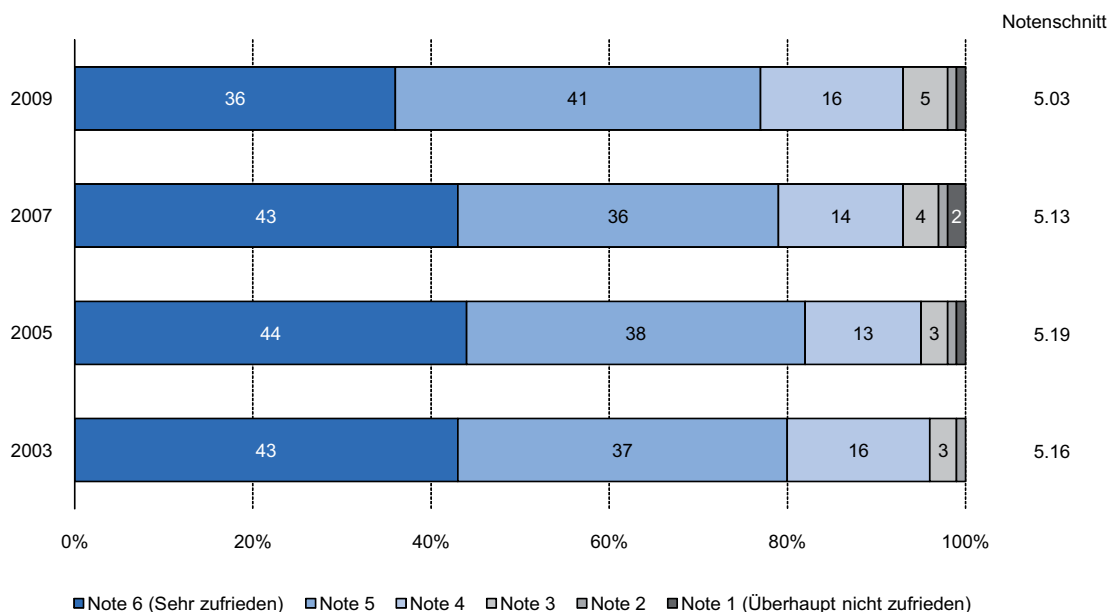
Wohnung insgesamt etwas verschlechtert. Im Übrigen vergeben Befragte aus höheren Einkommenschichten tendenziell leicht häufiger gute oder sehr gute Noten.

### Zufriedenheit mit der Wohnung

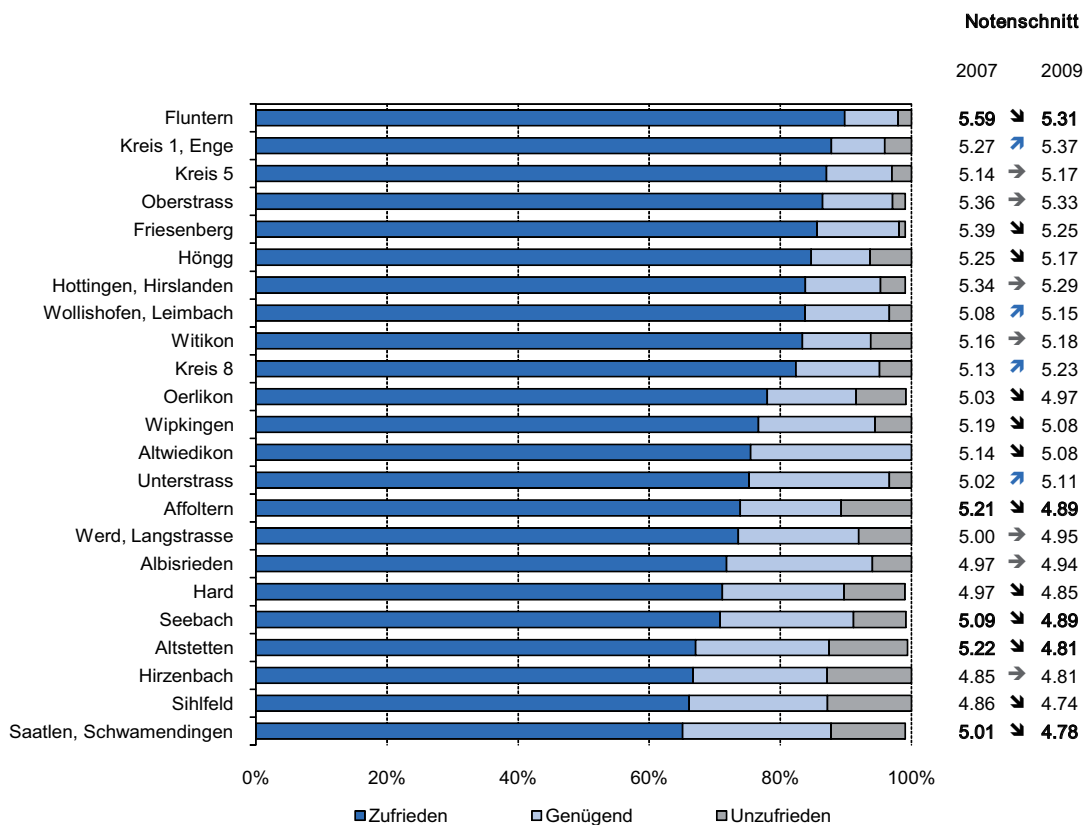
Alles in allem sind die BewohnerInnen von Zürich zufrieden mit ihrer Wohnung: 77 Prozent der Befragten beurteilen ihre Wohnung mit guten Noten. Allerdings hat es im Vergleich zu den früheren Bevölkerungsbefragungen eine Tendenz von der Note 6 zur Note 5 gegeben: Statt 43 Prozent vor zwei Jahren, haben 2009 nur 36 Prozent der Befragten die Bestnote vergeben. Damit hat sich die Zufriedenheit mit der

Die Zufriedenheit mit der Wohnung nach Quartier deckt sich mit der Feststellung, dass wohlhabendere Befragte zufriedener mit ihrer Wohnung sind: So sind Befragte in den Quartieren Fluntern (mit einer Zufriedenheit von 90%), der Kreis 1 und Enge (88%) sowie Oberstrass (86%) am zufriedensten. Am unzufriedensten sind die BewohnerInnen der wenig wohlhabenden Quartiere Saatlén und Schwamendingen

**Grafik 34: Zufriedenheit mit der Wohnung im Jahresvergleich**



Grafik 35: Zufriedenheit mit der Wohnung nach Quartier



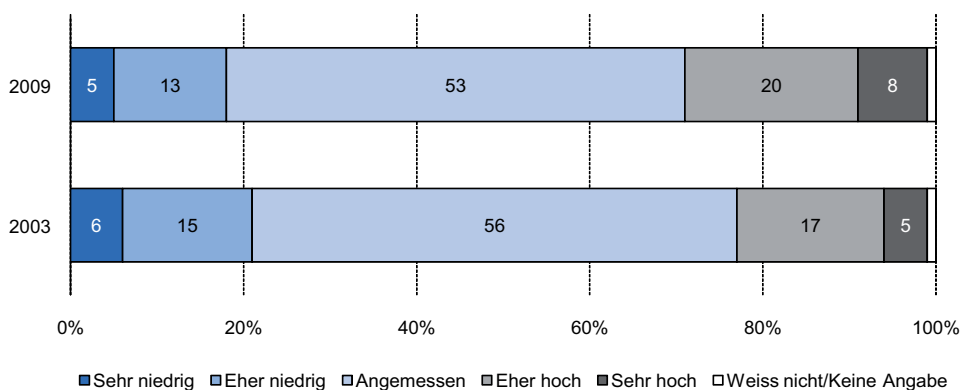
(wo noch 65% der Befragten zufrieden sind), Sihlfeld (66%) sowie Hirzenbach (67%).

**Subjektive Einschätzung des Mietpreises im Vergleich zur Qualität der Wohnung**

*Das Preis-/Leistungsverhältnis wird in teuren Wohnungen kritischer eingeschätzt.*

Ist die Wohnung ihren Preis wert? Wie die Befragten selber über das Verhältnis ihres Mietpreises zur Qualität der Wohnung urteilen, war ebenfalls Bestandteil der Befragung. Im Vergleich zu 2003 ist der Anteil derjenigen, die meinen, dass der Mietzins im Vergleich zu dem, was die Wohnung bietet, eher zu hoch ist, um 6 Prozentpunkte auf 28 Prozent leicht gestiegen. Kritisch eingestellt ist man aber nicht in den

Grafik 36: Mietzins im Vergleich zu dem, was die Wohnung bietet, 2003 und 2009



**Tabelle 10: Subjektive Mietzinseinschätzung im Vergleich zu was die Wohnung bietet nach Wohnungsgrösse**

	N	Niedrig	Angemessen	Hoch
1 oder 1 1/2 Zimmer	116	16%	51%	34%
2 oder 2 1/2 Zimmer	345	15%	51%	35%
3 oder 3 1/2 Zimmer	889	18%	54%	28%
4 oder 4 1/2 Zimmer	758	19%	55%	25%
5 oder 5 1/2 Zimmer	255	26%	43%	28%
6 Zimmer oder mehr	134	27%	38%	29%

**Tabelle 11: Subjektive Mietzinseinschätzung im Vergleich zu was die Wohnung bietet nach Zufriedenheit mit der Wohnung**

Mietzins im Vergleich zur Wohnqualität		Niedrig	Angemessen	Hoch
Zufriedenheit mit Wohnung	N			
niedrig	53	6%	19%	75%
mittel	526	14%	42%	45%
hoch	1914	20%	58%	22%

tiefen Einkommenskategorien: Befragte, welche unter Fr. 30'000 verdienen, meinen nur zu 20 Prozent, ihr Mietzins sei im Vergleich zur Qualität der Wohnung zu hoch. Dagegen sind 38 Prozent der Befragten der höchsten Einkommensklasse von mehr als Fr. 200'000 der Ansicht, sie würden einen zu hohen Mietzins zahlen.

Wird dieser Indikator nach Wohnungsgrösse betrachtet, ergibt sich ein anderes Bild: Befragte, die in einer kleinen Wohnung leben, erachten den Mietzins eher als hoch, während umgekehrt Befragte mit einer grossen Wohnung tendenziell öfter der Ansicht sind, dass der Mietzins im Vergleich zu dem, was die Wohnung bietet, niedrig ist.

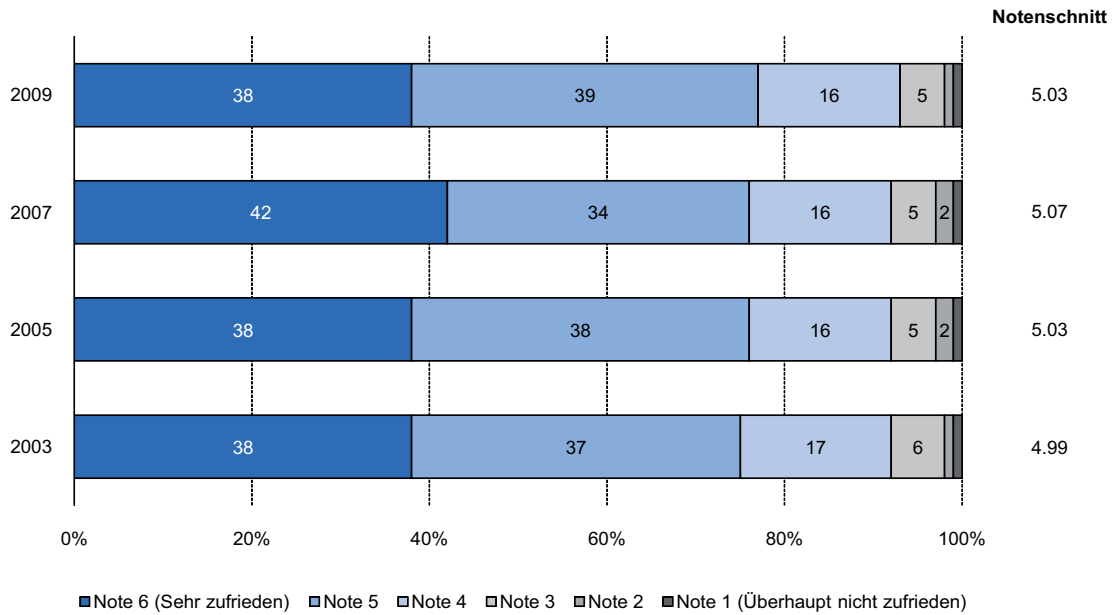
Die Zufriedenheit mit der Wohnung hängt auch vom Mietzins ab: Wer findet, er zahle eine zu hohe Miete, ist unzufriedener mit der Wohnung.

### Zufriedenheit mit der Wohnumgebung

Die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung kann auch 2009 als gut bezeichnet werden: Der Schnitt der vergebenen Noten aller Befragten beträgt 5.03, konkret haben 77 Prozent der Befragten die Noten 6 oder 5 vergeben. Im Detail ergeben sich signifikante Unterschiede innerhalb der Bevölkerungsgruppen: So haben Frauen mit 41 Prozent (Notenschnitt 5.08) öfters die Bestnote 6 vergeben als Männer (34%, Notenschnitt 4.98). Familien mit Kindern sind mit einem Notenschnitt von 4.96 jedoch nur unterdurchschnittlich mit ihrer Wohnumgebung zufrieden, Familien mit Kleinkindern sogar nur mit einem Notenschnitt von 4.73. Deutlich ist der Unterschied auch bezüglich des Besitzstandes der Wohnung: Wohnungs- bzw. Hauseigentümer sind mit einem Notenschnitt von 5.28 gegenüber Mietern (4.97) und Genossenschaftlern (5.03) überdurchschnittlich zufrieden.

Auch wenn in keinem Quartier ungenügende Noten vergeben wurden, zeigen sich auf Quartierebene deutliche Unterschiede: Hervorstechend ist insbesondere Witikon (Notenschnitt: 5.46) mit einem Anteil von 53 Prozent Befragten,

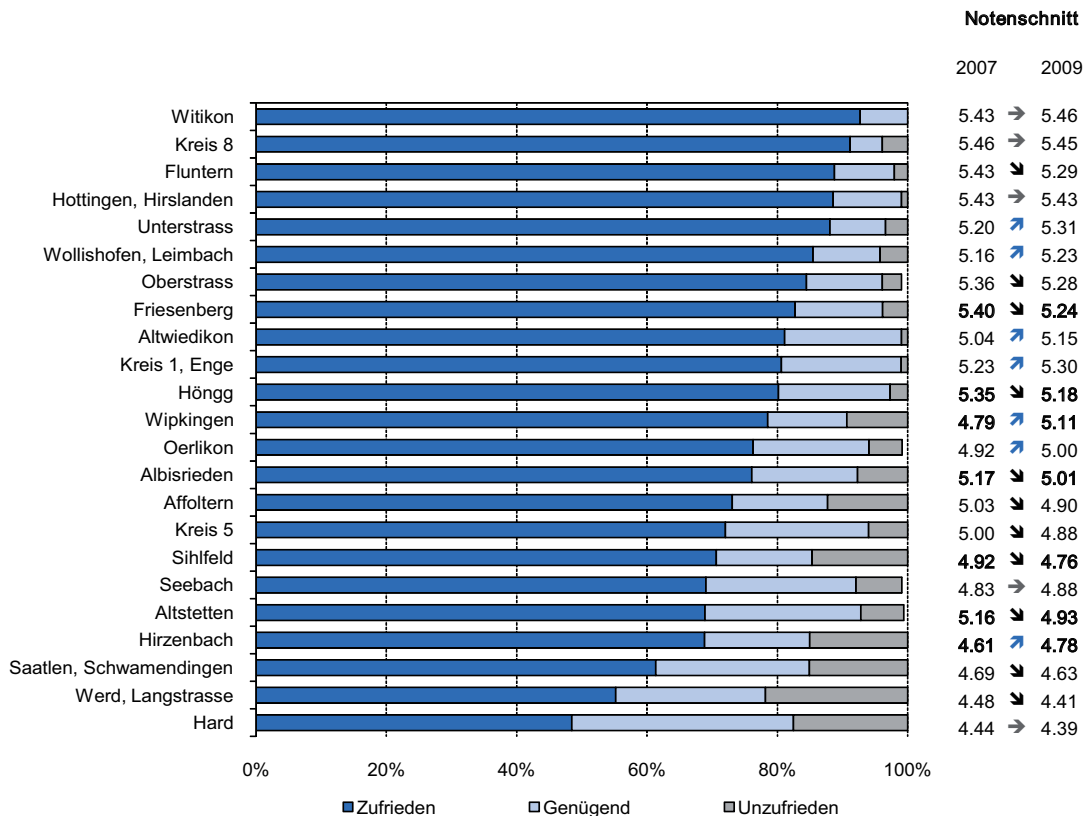
**Grafik 37: Zufriedenheit mit der Wohnungsumgebung im Jahresvergleich**



welche die Bestnote vergeben haben. Ungenügende Noten wurden in diesem Quartier keine vergeben. In der Spitzengruppe finden sich im Weiteren der Kreis 8 (5.45), Hottingen und Hirslanden (5.43). Am unteren Ende befinden

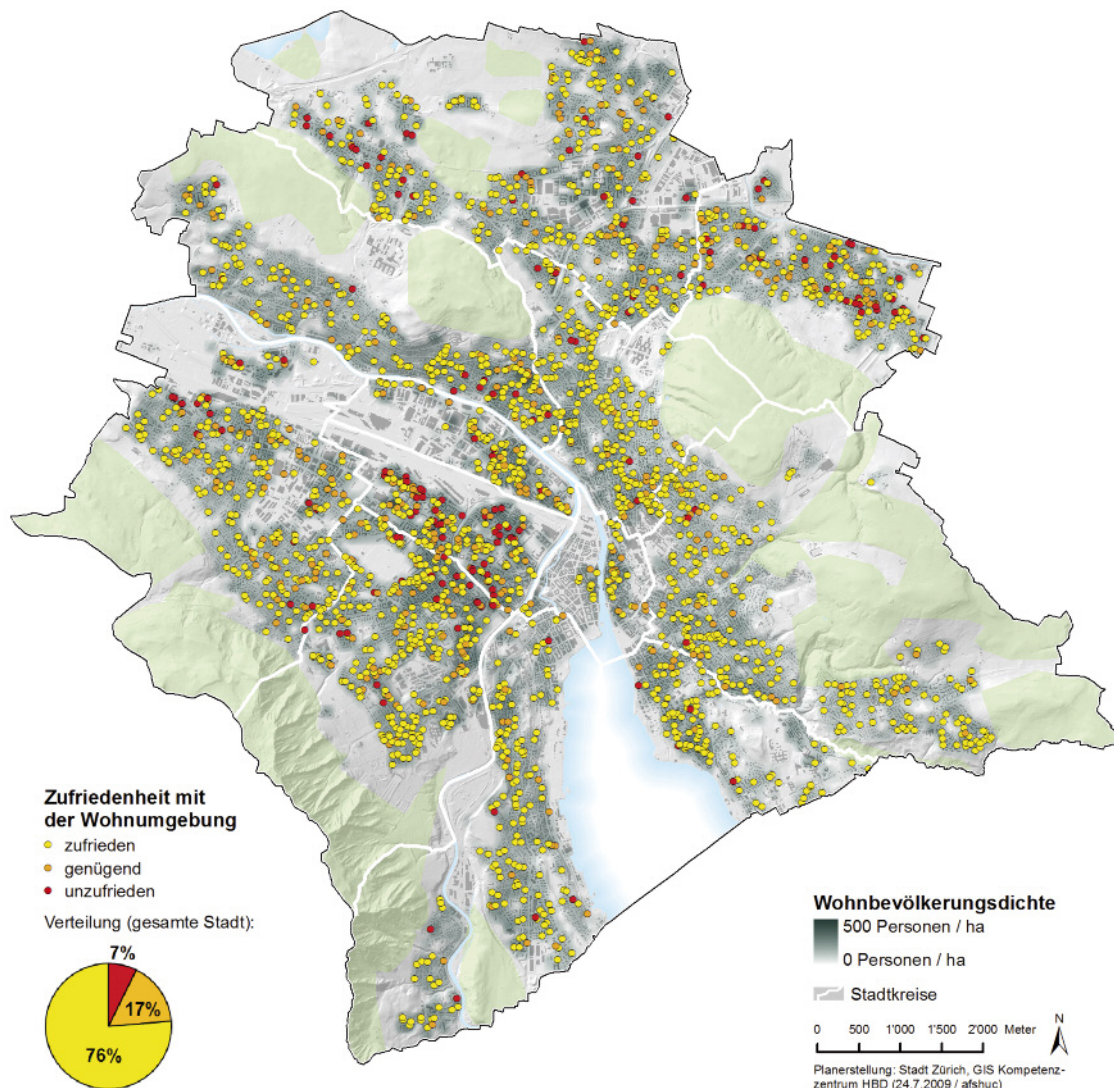
sich die Quartiere Saatlen und Schwamendingen (4.63), Werd und Langstrasse (4.41) sowie Hard (4.39). Den höchsten Anteil an ungenügenden Noten haben mit 22 Prozent Werd und das Langstrassenquartier erhalten.

**Grafik 38: Zufriedenheit mit der Wohnungsumgebung nach Quartier**





Grafik 39: Zufriedenheit mit der Wohnumgebung nach Wohnort der befragten Person

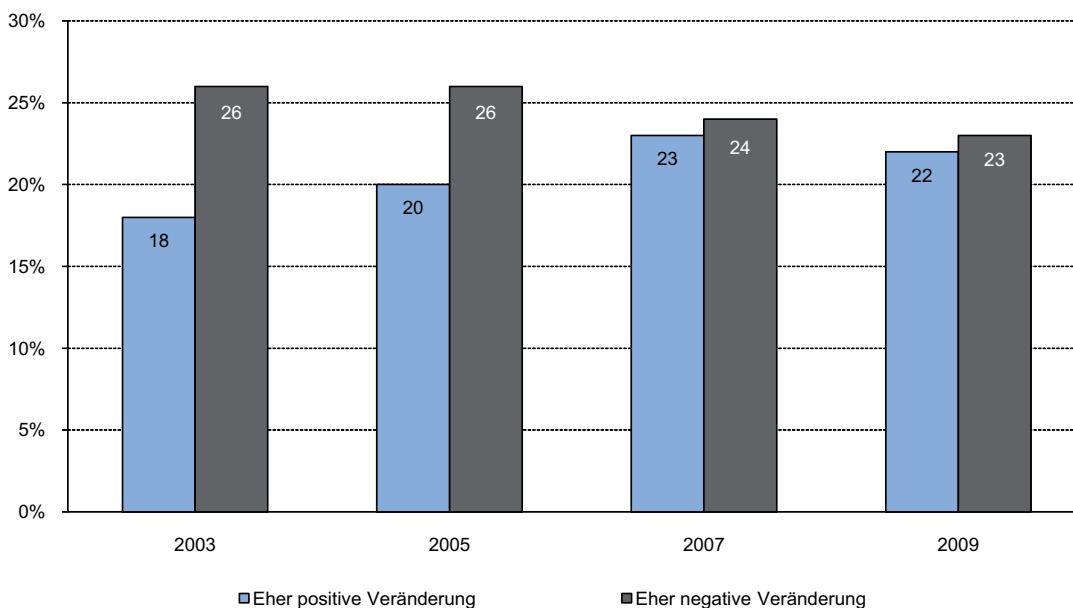


### Veränderungen in der Wohnumgebung

Wird gefragt, ob sich die Wohnumgebung in der Wahrnehmung der befragten Person in letzter Zeit eher positiv oder negativ verändert habe, so sehen 22 Prozent der Befragten eher positive Veränderungen. Beinahe gleich viele Befragte sind der Ansicht, ihre Wohnumgebung habe sich negativ verändert, 55 Prozent sehen keine Veränderung. Damit hat sich die Situation gegenüber 2007 praktisch nicht verändert, der vor 2007 erkennbare Überhang an negativen Voten wird heuer durch die positiven Voten praktisch egalisiert.

Auf der Ebene der Quartiere sehen eine bemerkenswert hohe Anzahl der BewohnerInnen des Kreises 5 (50%) sowie Werd und Langstrassenquartier (38%) eher positive Veränderungen des Quartiers. Gleichzeitig ist die Anzahl Befragter, welche eine eher negative Veränderung sehen, unterdurchschnittlich tief. Die Differenzen zwischen den Anteilen positiver und negativer Stimmen sind damit auch die höchsten aller Stadtquartiere. Als Gründe für die positive Einschätzung werden vor allem die Verbesserungen bezüglich der Drogensituation und der Sicherheit genannt. Im Werd- und Langstrassenquartier werden zusätzlich vereinzelt auch eine positive Veränderung in der Bewohnerschaft und im Kreis 5 Angebotserweiterungen angeführt.

**Grafik 40: Veränderung der Wohnumgebung im Jahresvergleich**



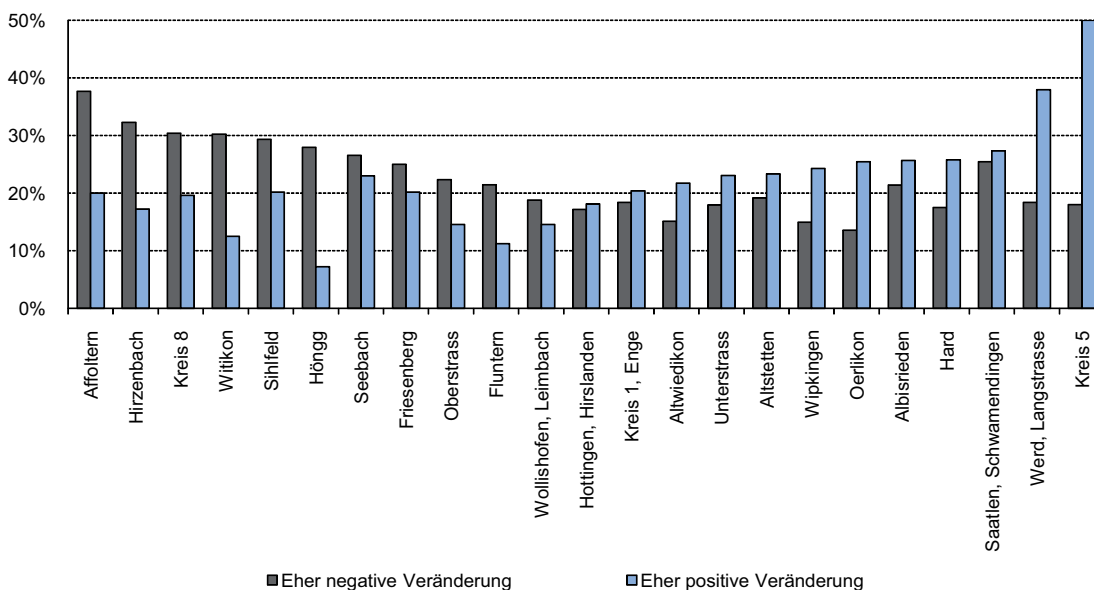
Anteil «keine Veränderung» 2003: 55%, 2005: 53%, 2007: 52%, 2009: 55%

Eine bemerkenswerte Entwicklung haben Saatalen und Schwamendingen gemacht: Während in der Bevölkerungsbefragung von 2007 noch die negativen Stimmen mit 40 Prozent überwogen haben, präsentiert sich das Bild in diesem Jahr anders: Nur noch 26 Prozent der Befragten geben an, ihre Wohnumgebung hätte sich negativ verändert. Umgekehrt hat sich der Anteil

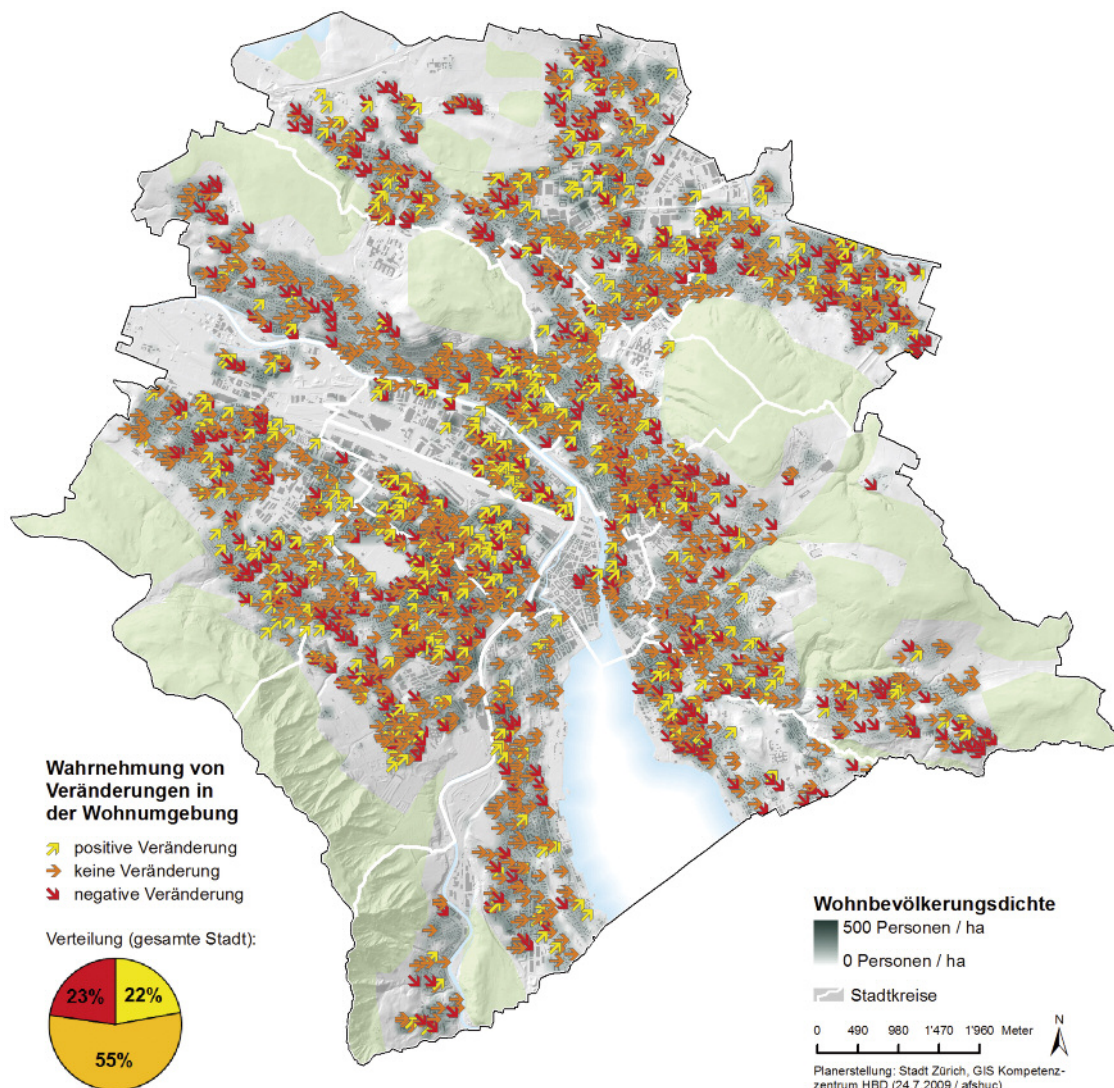
positiver Stimmen von 19 auf 27 Prozent gesteigert. Positive Äusserungen betreffen Grünanlagen und Parks, wie auch Spielplätze und Schulanlagen. Als negative Veränderung wird vereinzelt noch ein Anstieg des Ausländeranteils angegeben.

Hohe Anteile negativer Voten weisen dagegen vor allem Affoltern (eher negativ: 38%) und

**Grafik 41: Beurteilung der Wohnumgebung nach Quartier**



Grafik 42: Veränderung der Wohnumgebung nach Wohnort der befragten Person



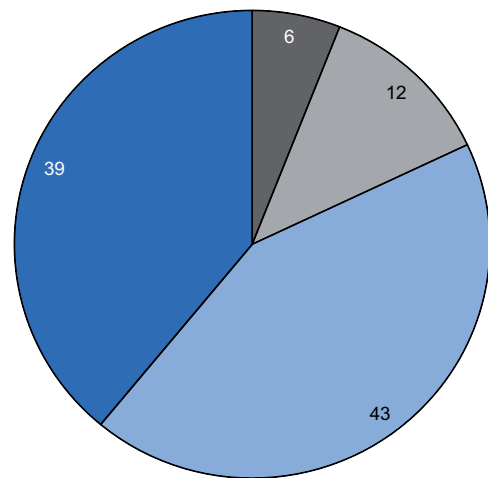
Hirzenbach (32%) auf. In Affoltern sind eine überdurchschnittliche Anzahl Befragter unzufrieden mit Neubauten bzw. Überbauungen, auch genannt wurde eine negative Veränderung der Bewohnerschaft. In Hirzenbach wiederum wurde an erster Stelle der Verkehrs- bzw. Fluglärm genannt. Bemerkenswert ist auch das Ergebnis von Witikon, wo ganze 30 Prozent der Befragten eine eher negative Veränderung ihres Quartiers sehen; hier stehen Neubauten bzw. Überbauungen im Zentrum der Kritik. Denselben Kritikpunkt äussern auch viele Befragte im Quartier Höngg, welches die grösste Differenz zwischen negativen (28%) und positiven Stimmen (7%) aller Quartiere aufweist.

### Verkehrslärm

Verkehrslärm kann die Wohnqualität enorm beeinträchtigen. 39 Prozent der Bevölkerung fühlt sich bei sich zu Hause überhaupt nicht und 43 Prozent wenig durch Verkehrslärm beeinträchtigt. Für beachtliche 18 Prozent hingegen ist der Verkehrslärm eine starke (12%) oder sogar sehr starke (6%) Störquelle. Generell als weniger störend empfinden den Verkehrslärm vor allem die Jüngeren (unter 30-Jährige: 45% in der Antwortkategorie «überhaupt nicht gestört») sowie die Älteren (über 70-Jährige: 46%).

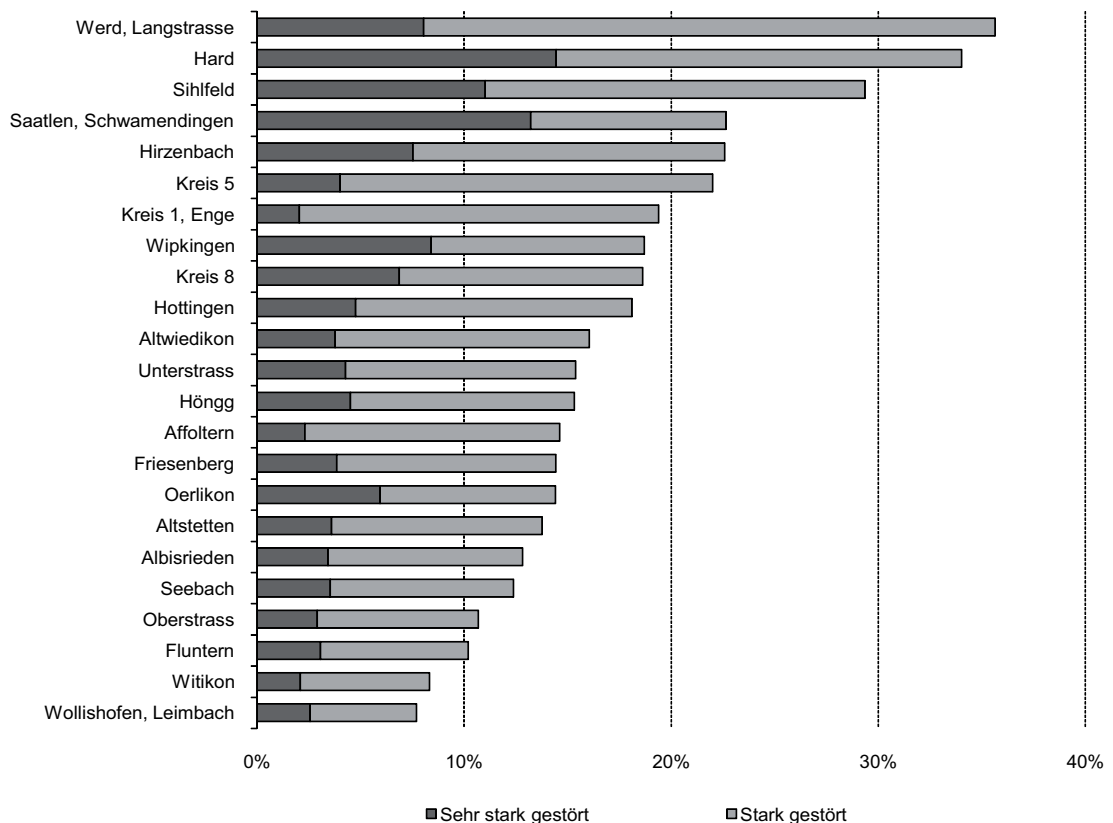
Drei Quartiere stechen hervor, in denen mehr BewohnerInnen stark durch den Verkehrslärm gestört sind. Es sind dies insbesondere das Werd- und Langstrassenquartier (mit 36% in den Antwortkategorien «stark» und «sehr stark»), das Hardquartier (34%) und das Sihlfeld (29%). Auch die durch den Fluglärm am stärksten betroffenen Quartiere Saatlen, Schwamendingen und Hirzenbach (je 23%) finden sich unter den Quartieren, in welchen sich mehr BewohnerInnen verhältnismässig stark durch den Verkehrslärm gestört fühlen. Dagegen fühlen sich in den Quartieren Oberstrass, Fluntern, Witikon, Wollishofen sowie Leimbach eine nur geringe Anzahl der Befragten durch den Verkehrslärm gestört.

**Grafik 43: Störung durch den Verkehrslärm bei sich zu Hause**



■ Sehr stark ■ Stark ■ Wenig ■ Überhaupt nicht

**Grafik 44: Störung durch den Verkehrslärm bei sich zu Hause nach Quartier**



■ Sehr stark gestört ■ Stark gestört

## 4 Verkehrsmittelnutzung und Einschätzungen zur Verkehrssituation

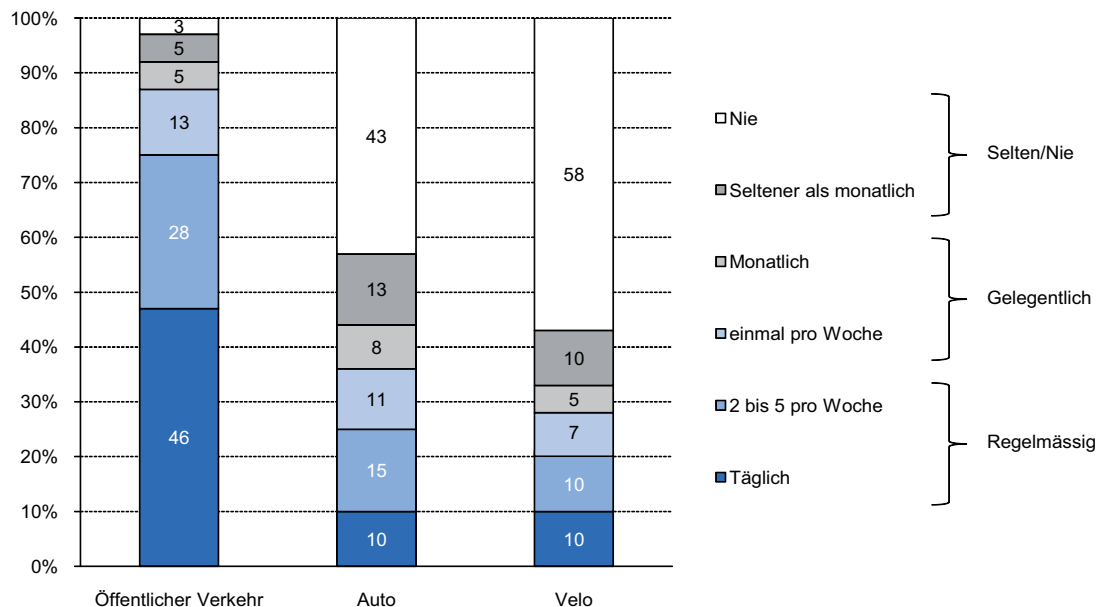
Bei der Verkehrsmittelnutzung dominiert der öffentliche Verkehr. Das Auto wird noch am ehesten von Männern und selbstständig Erwerbenden mit eigenen Angestellten benutzt, das Velo von Personen mit hoher Ausbildung. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden häufig als überfüllt angesehen, die Velofahrende wünschen mehr Velowege, Autofahrende mehr Parkplätze. Autofahrende, die das Parkleitsystem nutzen, beurteilen das Parkplatzangebot positiver. Betreffend verkehrspolitischen Massnahmen werden mit dem Velo zusammenhängende Massnahmen von breiten Bevölkerungsschichten begrüsst, Massnahmen zur Beschränkung des Autoverkehrs finden ebenfalls Zustimmung. Auch der Bau von Stadttunnels für den Individualverkehr ist mehrheitsfähig. Abgelehnt wird der Ausbau der Strassen-Infrastruktur wie auch das Road Pricing oder eine Erhöhung der Parkplatzgebühren in der Innenstadt.

### Verkehrsmittelnutzung in der Stadt Zürich

In der Bevölkerungsbefragung wurden die Zürcherinnen und Zürcher gefragt, wie häufig sie die drei Verkehrsmittel öffentlicher Verkehr, Auto

und Velo in der Stadt Zürich nutzen. Dominierend ist diesbezüglich der öffentliche Verkehr, welcher von 74 Prozent der Befragten regelmässig genutzt wird, d.h. zwei Mal pro Woche oder öfter. Von deutlich geringerer Bedeutung ist das Auto, welches 25 Prozent der Befragten

Grafik 45: Nutzung der Verkehrsmittel



regelmässig nutzen. Demgegenüber verzichtet mehr als die Hälfte der Befragten auf ein Auto respektive verwendet es nur selten. Das Velo wird von einem Fünftel der Befragten regelmässig genutzt, während zwei Drittel nie oder nur selten (seltener als monatlich) Velo fahren.

*Die Gruppe der in der Stadt regelmässig Autofahrenden und der regelmässig Velofahrenden ist annähernd gleich gross.*

Nach Altersklassen betrachtet zeigt sich, dass das Velo am ehesten von den 26 bis 44-Jährigen genutzt wird, während die 25-Jährigen und jüngeren überwiegend mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind. Ältere Leute über 65 sind ebenfalls vor allem mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs und benutzen auffallend selten das Auto.

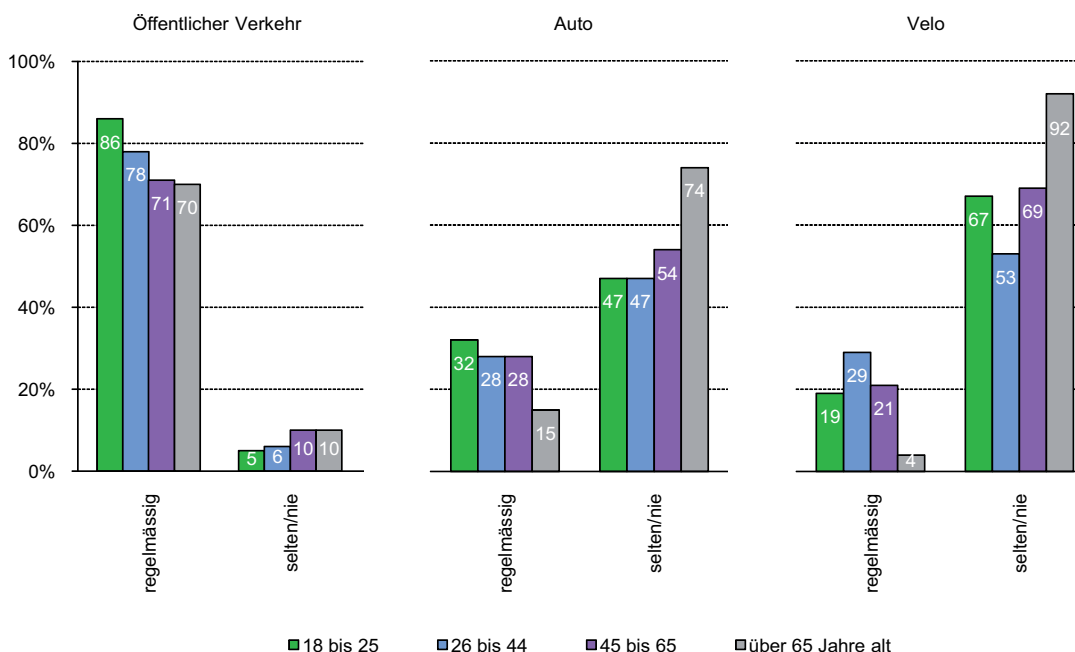
Während fast 80 Prozent der Frauen regelmässig den öffentlichen Verkehr benutzen, sind es bei den Männern nur 69 Prozent. Dafür benutzen Männer mit 35 Prozent weitaus häufiger das Auto als Frauen (17%). Familien mit Kindern greifen ebenfalls vermehrt aufs Auto zurück: Insbesondere nimmt die sporadische Nutzung (ca. einmal pro Woche) zu. Der Anteil derjenigen, die

das Auto nie benutzen, fällt von 43 Prozent auf nur noch 30 Prozent zurück. Ebenfalls auffallend ist, dass sich die Mobilität von Hausfrauen bzw. -männern in einer ähnlichen Art äussert wie bei über 65-Jährigen: Insbesondere der Anteil an Hausfrauen/-männern, die nur selten oder gelegentlich unterwegs sind, liegt mit 18 Prozent deutlich über dem Durchschnitt und ist fast so hoch wie bei den über 65-Jährigen (20%).

*Männer und selbstständig Erwerbende mit Angestellten fahren am häufigsten Auto.*

Bezüglich der Velonutzung können die Befragten mit Hochschulabschluss als besonders velofreundlich bezeichnet werden: Immerhin 33 Prozent dieser Bevölkerungsgruppe nutzen das Velo regelmässig. Mit 28 Prozent ebenfalls hoch ist dieser Anteil ausserdem bei Familien mit Kindern, welche somit auch zu den häufigen Nutzern des Velos gehören. Erstaunlich häufig sind selbstständig Erwerbende mit dem Velo unterwegs und zwar auch diejenigen, die eigene Angestellte beschäftigen (also typischerweise Geschäftsführer von KMU). Letztere gehören mit 58 Prozent ansonsten durchwegs zu den intensivsten Nutzern des Autos.

**Grafik 46: Nutzung der Verkehrsmittel nach Alterskategorien**



**Tabelle 12: Nutzung der Verkehrsmittel nach Bevölkerungsgruppen**

Filter: Nutzt das Verkehrsmittel regelmässig

	alle Befragte	Männer	Frauen	Über 66 Jahre alt	Hausfrauen/-männer	Hochschulabschluss	Selbstständig erwerbend mit Angestellten	Selbstständig erwerbend ohne Angestellte
N	2501	1209	1286	531	143	614	80	145
Velo	20%	24%	16%	4%	10%	33%	31%	36%
ÖV	74%	69%	80%	70%	71%	80%	62%	70%
Auto	25%	35%	17%	15%	22%	24%	58%	29%
Nur selten / gelegentlich unterwegs	10%	9%	11%	20%	18%	5%	4%	8%

### Kombinierte Verkehrsmittelnutzung

*Etwa ein Viertel der Bevölkerung nutzt im Alltag mehr als ein Verkehrsmittel regelmässig.*

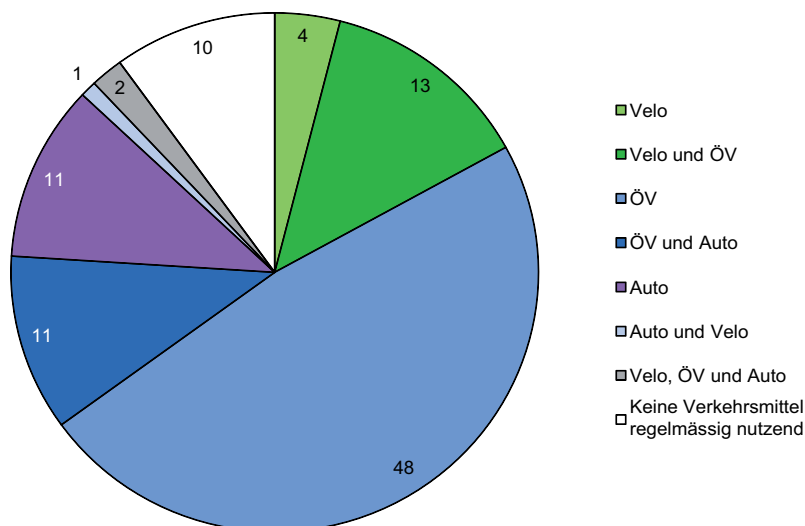
Wird betrachtet, welche der drei Verkehrsmittel die Befragten mindestens zwei Mal pro Woche nutzen, ergibt sich folgendes Bild: Auch hier ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs dominant, sei es als alleiniges hauptsächlich genutztes Verkehrsmittel (48%) oder im Verbund mit dem Velo (13%) resp. dem Auto (11%). Letzteres wird nur von 11 Prozent als alleiniges Hauptverkehrsmittel genutzt, das Velo allein verwenden gar nur 4 Prozent der Befragten. Eine Kombina-

tion der Verkehrsmittel wählen 27 Prozent der Befragten, sowohl mit Velo, öffentlichem Verkehr und Auto regelmässig unterwegs, also mehrmals die Woche, sind lediglich 2 Prozent.

Schlüsselt man diese Ergebnisse auf, zeigt sich wieder ein deutlicher Unterschied zwischen den Geschlechtern: So ist der Anteil Männer, die das Auto als Hauptverkehrsmittel angeben, mit 16 Prozent wesentlich grösser als bei den Frauen (6%), und auch sonst kombinieren Männer überdurchschnittlich oft die Nutzung des Autos mit der Nutzung anderer Verkehrsmittel. Auch Befragte mit Hochschulabschluss kombinieren

**Grafik 47: Welche Verkehrsmittel werden überwiegend kombiniert genutzt?**

Filter: Nutzt das Verkehrsmittel regelmässig



**Tabelle 13: Welche Verkehrsmittel werden überwiegend kombiniert genutzt?**

Filter: Nutzt das Verkehrsmittel regelmässig

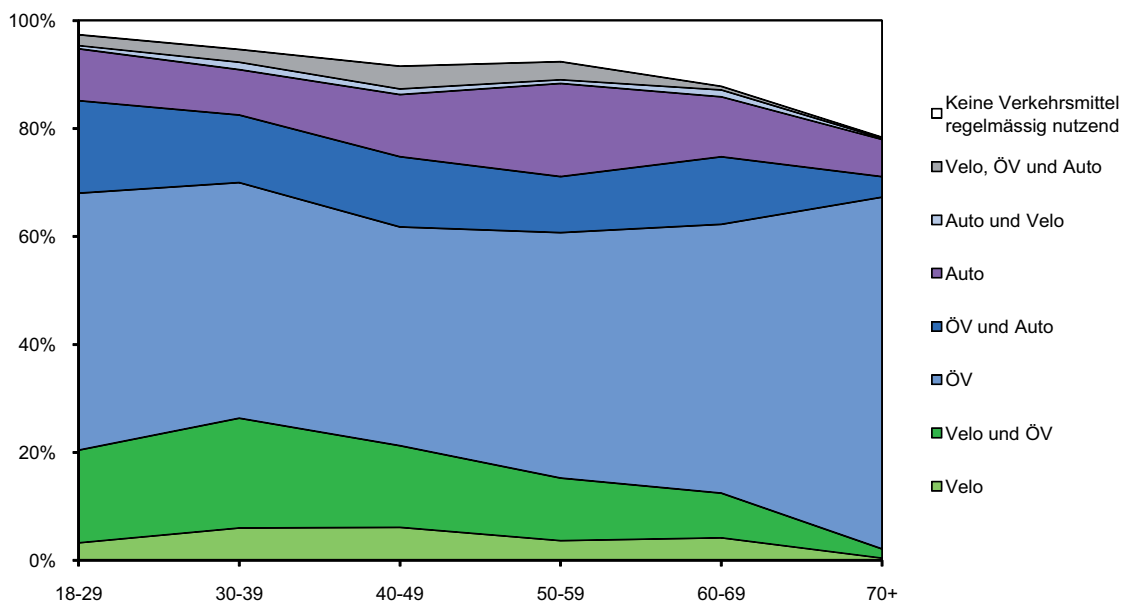
	alle Befragte	Männer	Frauen	Über 66 Jahre alt	Hausfrauen/-männer	Hochschulabschluss	Selbstständig erwerbend mit Angestellten	Selbstständig erwerbend ohne Angestellte
N	2501	1209	1286	531	143	614	80	145
Nur Velo	4%	5%	3%	1%	1%	7%	3%	10%
Velo und ÖV	13%	14%	12%	3%	8%	21%	15%	23%
Nur ÖV	48%	37%	58%	61%	51%	43%	21%	29%
ÖV und Auto	11%	14%	9%	7%	10%	12%	16%	16%
Nur Auto	11%	16%	6%	8%	10%	7%	27%	10%
Auto und Velo	1%	1%	0%	0%	0%	1%	4%	1%
Velo, ÖV und Auto	2%	4%	1%	0%	2%	4%	10%	3%
Keine Verkehrsmittel regelmässig nutzend	10%	9%	11%	20%	18%	5%	4%	8%

häufiger als andere Bevölkerungsgruppen die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel, in diesem Fall jedoch überdurchschnittlich oft mit dem Velo. Am häufigsten mit allen drei Verkehrsmitteln unterwegs sind selbstständig Erwerbende mit Angestellten, welche zu 10 Prozent sowohl das Auto, den öffentlichen Verkehr als auch das Velo regelmässig benutzen.

Wird die kombinierte Verkehrsmittelnutzung über das Alter hinweg betrachtet, wird insbesondere deutlich, wie sich die Nutzung mit zunehmendem Alter auf die öffentlichen Verkehrsmittel konzentriert. Dagegen ist die Nutzung des Velos (inklusive Kombination mit weiteren Verkehrsmitteln) in der Altersklasse der 30 bis 39-Jährigen am höchsten, danach sinkt sie kontinuierlich. Die Autofahrenden in der jüngsten Altersklasse der unter 30-Jährigen benutzen noch häufig

**Grafik 48: Welche Verkehrsmittel werden von welcher Altersgruppe überwiegend genutzt?**

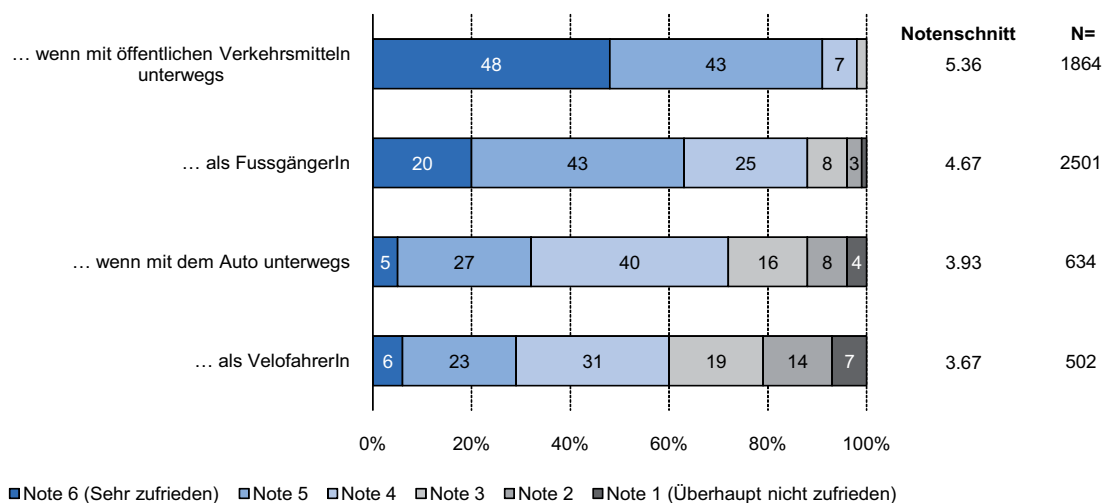
Filter: Nutzt das Verkehrsmittel regelmässig





## Grafik 49: Zufriedenheit mit der Verkehrssituation

Filter: Ist regelmässig mit dem ÖV, dem Auto resp. dem Velo unterwegs



zusätzlich den ÖV, dieser Anteil sinkt jedoch mit zunehmendem Alter leicht. Gleichzeitig nimmt die alleinige Autonutzung zu und findet in der Altersklasse der 50 bis 59-Jährigen ihren Höhepunkt, um danach wieder zu sinken. Regelmässig sowohl mit Velo, ÖV und Auto unterwegs sind hingegen in allen Altersklassen nur die wenigsten der Befragten.

## Unterschiedliche Einstellungen nach Verkehrsteilnahme

*Der ÖV wird am häufigsten genutzt und erhält die höchsten Zufriedenheitswerte.*

In der Bevölkerungsbefragung wurde auch gefragt, wie zufrieden die befragte Person grundsätzlich mit der Situation ist, wenn sie in der Stadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuss, mit dem Velo resp. mit dem Auto unterwegs ist, dies jeweils aus der Sicht als regelmässiger NutzerInnen der entsprechenden Verkehrsmittel.

Bei der Betrachtung dieser Zufriedenheit wird deutlich, dass die BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs mit Abstand die Zufriedensten sind: Ganze 91 Prozent vergeben die Note 5 oder 6 (auf einer Notenskala von 1-6), was

angesichts der massiven Investitionen in den öffentlichen Verkehr in den letzten Jahrzehnten ein erfreulicher Wert ist. Diese hohe Zufriedenheit zieht sich zudem durch alle untersuchten Bevölkerungsgruppen hindurch.

Als FussgängerInnen – da alle Menschen auch zu Fuss gehen, wurden diesbezüglich alle Befragten in die Analyse einbezogen – sind vor allem die Altersklasse der 18 bis 29-Jährigen (Notenschnitt: 4.84) sowie der über 70-Jährigen (4.94) überdurchschnittlich zufrieden mit der Verkehrssituation, unzufrieden sind dagegen Familien mit Kindern (4.51) und innerhalb dieser Gruppe insbesondere solche mit Kleinkindern (4.41).

Die Gruppe der Auto- und der Velofahrenden sind nur zu weniger als einem Drittel mit ihrer Situation zufrieden. Auch wenn sich der Anteil der sehr Unzufriedenen in engen Grenzen hält, haben bei den Autofahrenden 28 Prozent der Befragten der Verkehrssituation ungenügende Noten gegeben. Mit einem Notenschnitt von 3.61 (Notenschnitt aller regelmässig Autofahrenden: 3.93) am stärksten unzufrieden zeigen sich insbesondere die Autofahrenden in der Gruppe der 18 bis 29-Jährigen, während die Zufriedenheit in den höheren Altersgruppen deutlich ansteigt.

*Die Einschätzung der Verkehrssituation durch die Velofahrende fällt recht negativ aus.*

Die Velofahrenden bilden diejenige Gruppe, die am unzufriedensten mit der Verkehrssituation ist: Der Notenschnitt liegt mit 3.67 deutlich im ungenügenden Bereich – insgesamt 40 Prozent der Befragten geben der Verkehrssituation ungenügende Noten.

**Die Sicht der Fussgängerinnen und Fussgänger**

*Zu Fuss unterwegs fühlen sich alle Befragten wohl.*

Die Befragten fühlen sich offensichtlich insgesamt wohl und komfortabel zu Fuss unterwegs. Die entsprechende Aussage wird von 94 Prozent der Befragten mit sehr oder eher zutreffend beantwortet, wobei in den verschiedenen Bevölkerungsgruppen keine nennenswerten Unterschiede im Antwortverhalten ausgemacht werden können.

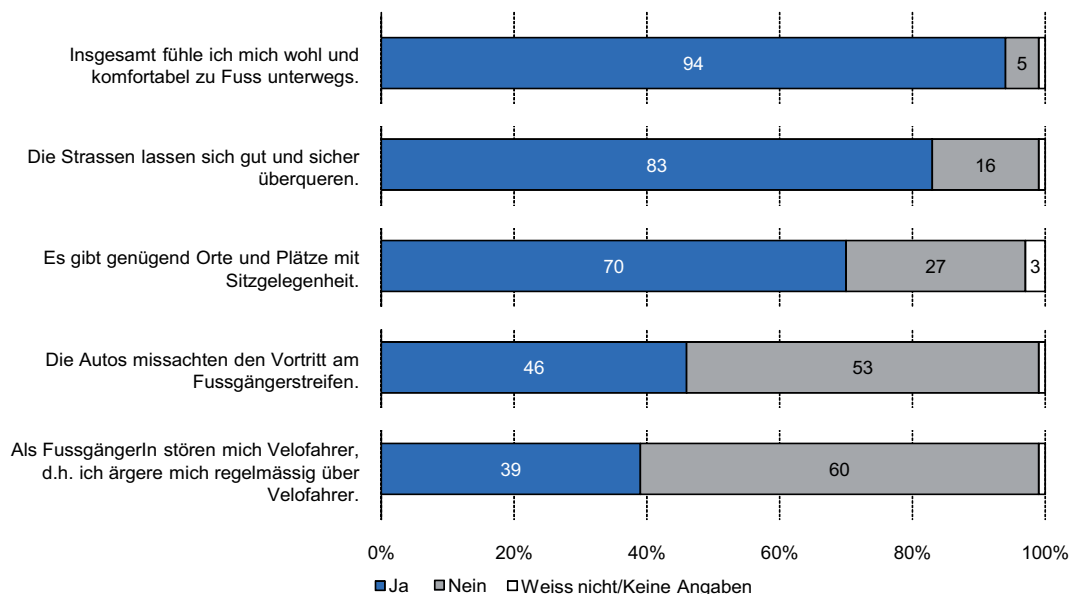
*Ältere Menschen fühlen sich bei der Strassenüberquerung einigermassen sicherer als Eltern mit Kindern.*

Die Aussage, dass sich die Strassen gut und sicher überqueren lassen, wird von einer Mehrheit von 83 Prozent als eher oder sehr zutreffend bezeichnet. Etwas erstaunlich ist mit 91 Prozent die überragend deutliche Zustimmung der alten Menschen von über 70 Jahren. Dagegen bekunden Familien, welche Kinder haben, mit 77 Prozent eine unterdurchschnittliche Zustimmung zu dieser Aussage. Der Aussage, dass es genügend Orte und Plätze mit Sitzgelegenheit gibt, wird mit 70 Prozent mehrheitlich zugestimmt, allerdings könnte die Situation für 30 Prozent der Befragten besser sein.

*Für knapp die Hälfte der Befragten werden die Vortrittsrechte am Fussgängerstreifen missachtet.*

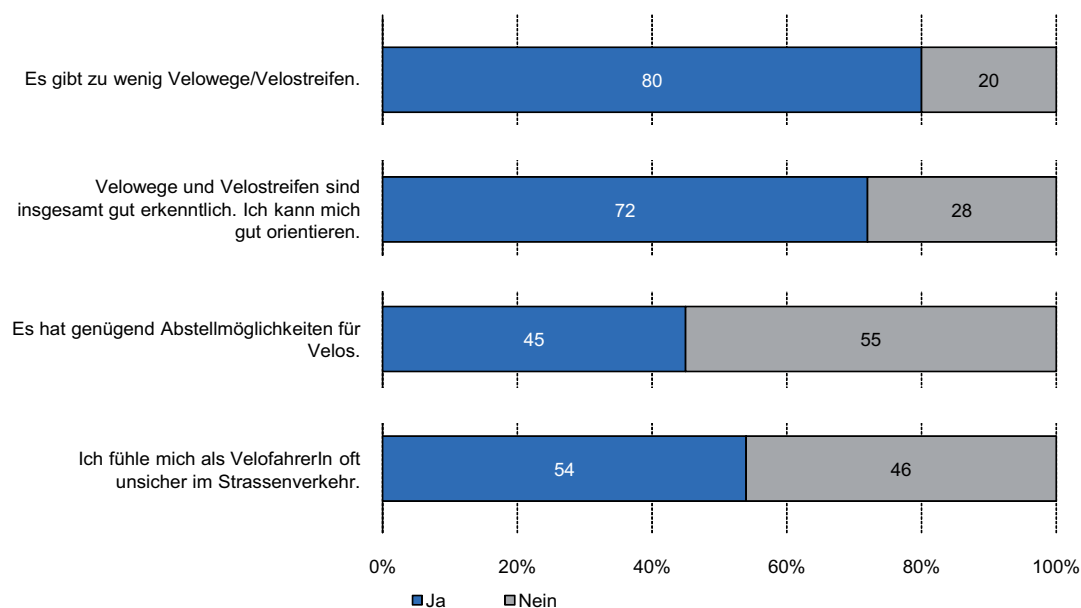
Die nächsten zwei Fragen betreffen das Zusammenspiel von FussgängerInnen mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Eine Mehrheit der Befragten bekundet keine Mühe: So sind 53 Prozent der Befragten eher oder überhaupt nicht der Ansicht, dass Autos am Fussgängerstreifen den Vortritt missachten. Dennoch muss die Gruppe, welche gegenteiliger Meinung ist, mit 46 Prozent als gross bezeichnet werden. Das Nebeneinander von Fussgängern und Velofahrern wird etwas weniger konfliktiv eingestuft: So

**Grafik 50: Aussagen zum Fussverkehr**



### Grafik 51: Aussagen von Velofahrenden

Filter: Ist regelmässig mit dem Velo unterwegs, N≈503



stören sich 60 Prozent der Befragten nicht sonderlich an den Velofahrenden (Familien mit Kindern sogar mit 74%). In höheren Alterskategorien nimmt allerdings die Anzahl derer, die sich durch Velofahrer gestört fühlen, deutlich zu (über 60-Jährige: 61%, Durchschnitt aller Befragten: 39%).

#### Mit dem Velo unterwegs in der Stadt

*Es werden dringend mehr Velowege gewünscht.*

Wie sehen Velofahrende selber ihre Situation? Von den Velofahrenden, die das Velo im Alltag regelmässig nutzen, stimmt eine grosse Mehrheit von 80 Prozent der Aussage zu, dass es zu wenig Velowege bzw. Velostreifen gibt. Immerhin wird die Aussage, dass Velowege und Velostreifen insgesamt gut erkennbar sind, von den Befragten zu 72 Prozent als eher oder sehr zutreffend bezeichnet. Doch nicht nur Velowege, sondern auch Veloabstellplätze sind aus der Sicht einer Mehrheit der Velofahrenden Mangelware: 55 Prozent der Velofahrenden wünscht sich mehr Abstellmöglichkeiten für Velos. Eine Mehrheit von 54 Prozent der regelmässig Velo-

fahrenden fühlt sich unsicher im Strassenverkehr, Frauen mit 60 Prozent mehr als Männer (50%).

#### Unterwegs mit dem öffentlichen Verkehr

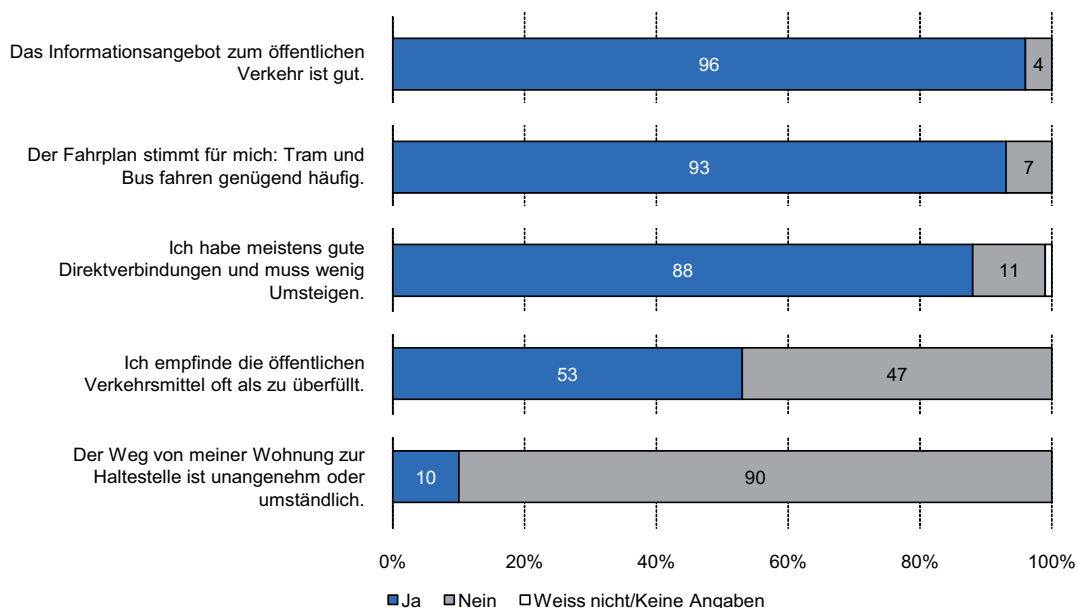
*Sehr hohe Zufriedenheit bei den meisten Aspekten: Eine Mehrheit empfindet jedoch die öffentlichen Verkehrsmittel oft als zu überfüllt.*

Das Informationsangebot zum öffentlichen Verkehr wird von 96 Prozent der regelmässigen Nutzer als gut angesehen. Auch das Fahrplanangebot stimmt für den weitaus grössten Teil der Befragten: 93 Prozent bezeichnen die Aussage als zutreffend, dass Tram und Bus genügend häufig fahren. Nennenswerte Unterschiede zwischen den einzelnen Bevölkerungsgruppen konnten keine gefunden werden.

88 Prozent der befragten StadtzürcherInnen geben an, meistens gute Direktverbindungen zu haben und wenig umsteigen zu müssen. Dieser hohe Wert dürfte auf die Eigenheiten des Zürcher Stadtnetzes zurückzuführen sein, welches sich durch die Bedienung vieler Äste des Liniennetzes durch zwei Linien sowie guten

## Grafik 52: Aussagen von NutzerInnen des öffentlichen Verkehrs

Filter: Ist regelmässig mit dem ÖV unterwegs, N≈1864



systematisierten Umsteigemöglichkeiten an Knotenpunkten wie Stauffacher oder Milchbuck auszeichnet. Mit 83 Prozent Zustimmung leicht unterdurchschnittlich zufrieden sind Familien mit Kindern. Auf Quartierebene ist der Kreis 1 und Enge nicht überraschend mit 96 Prozent äusserst zufrieden, Witikon dagegen ist mit 40 Prozent deutlich am unzufriedensten. Dieses Ergebnis erstaunt nicht, da dieser Stadtteil nur mit Umsteigen erreichbar ist, angesichts der deutlichen Unzufriedenheit drängt sich jedoch eine Verbesserung der Situation auf.

Eine Mehrheit von 53 Prozent der regelmässigen Benutzerinnen und Benutzer empfindet die öffentlichen Verkehrsmittel oft als zu überfüllt.

Der Aussage, dass «der Weg von der Wohnung zur Haltestelle unangenehm oder umständlich ist», stimmen nur gerade 10 Prozent der Befragten zu. In der Analyse der einzelnen Bevölkerungsgruppen stechen einzig das Langstrassen- und Werdquartier mit einer stark überdurchschnittlich hohen Zustimmung von 23 Prozent hervor.

## Die Sicht der Autofahrenden

*70 Prozent schätzen das Parkleitsystem. Genauso viele finden, mit dem Auto komme man oft zu langsam vorwärts.*

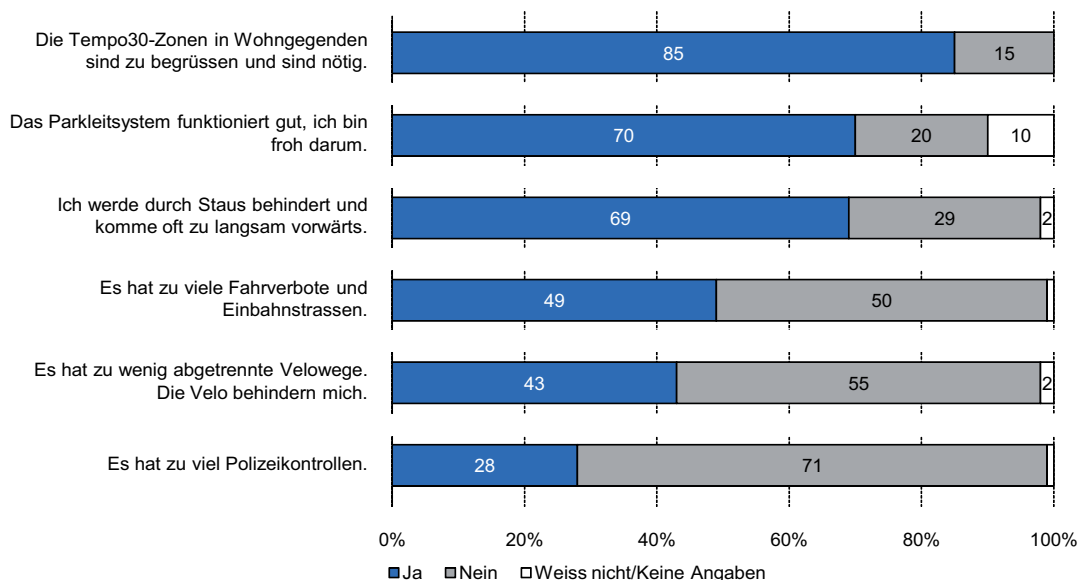
Tempo 30-Zonen stossen bei den regelmässig Autofahrenden auf eine sehr hohe Zustimmung: 85 Prozent der Befragten bezeichnen die Aussage, dass Tempo 30-Zonen in Wohngebieten zu begrüssen und nötig sind, als zutreffend. Die Zustimmung ist bei den 30 bis 39-Jährigen mit 90 Prozent am höchsten, bei den Familien mit Kindern (88%) ebenfalls leicht überdurchschnittlich.

Das Parkleitsystem scheint zwar mit 10 Prozent fehlenden Antworten nicht bei allen Befragten bekannt zu sein, dennoch erhält die Aussage, das Parkleitsystem funktioniere gut und dass die befragte Person froh um dieses System sei, mit 70 Prozent eine hohe Zustimmung.

Ein grosses Problem sind Staus für regelmässig Autofahrende: 69 Prozent bezeichnen die Aussage, «durch Staus behindert zu werden und oft zu langsam vorwärts zu kommen», als zutref-

### Grafik 53: Aussagen von Autofahrenden

Filter: Ist regelmässig mit dem Auto unterwegs, N≈635



fend. Hier dürfte aus der Sicht der Autofahrenden der grösste Handlungsbedarf liegen.

Dass es zu viele Fahrverbote und Einbahnstrassen gibt, polarisiert: Rund die Hälfte der Befragten bezeichnet diese Aussage als sehr oder eher zutreffend.

Die weiteren Themengebiete sind nur noch für eine Minderheit der Befragten ein Problem: Dass es zu wenig abgetrennte Velowege gibt und Velos die befragte Person behindern würden, trifft für noch 43 Prozent der Befragten zu. Schliesslich stimmen lediglich 28 Prozent der regelmässig Autofahrenden der Aussage zu, dass es zu viele Polizeikontrollen gibt, für eine grosse Mehrheit von 71 Prozent stellt dies offenbar kein wesentliches Problem dar.

Bezogen auf sämtliche Fragen zeigen sich im Übrigen allen voran die 18 bis 29-Jährigen als besonders kritisch eingestellt, hier liegt die Ablehnung der positiv formulierten bzw. die Zustimmung zu den negativ formulierten Aussagen jeweils deutlich über dem Durchschnitt aller regelmässig Autofahrenden, unabhängig vom konkreten Inhalt der jeweiligen Aussage.

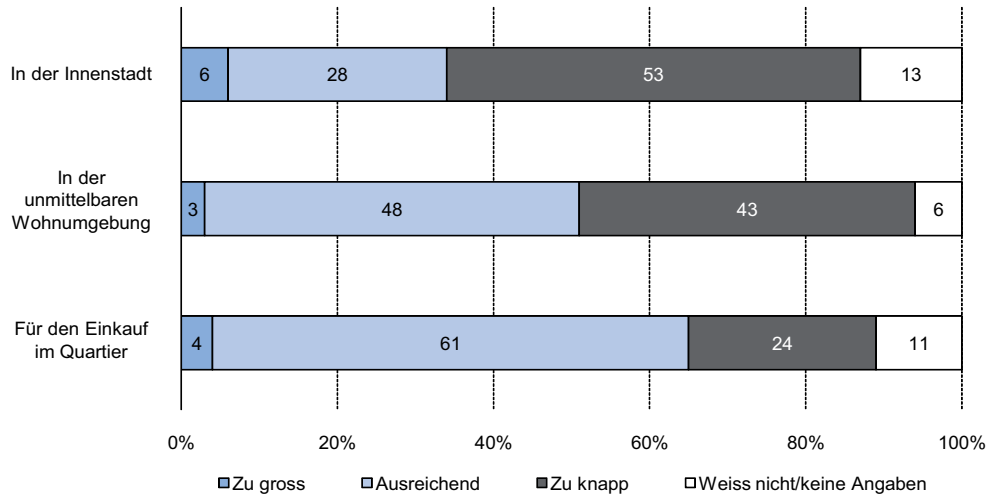
### Zufriedenheit mit der Parkiersituation

*Eine knappe Mehrheit wünscht sich mehr Parkplätze in der Innenstadt. Für den Einkauf im Quartier wird das Angebot in den meisten Quartieren als ausreichend bezeichnet.*

#### Parkplatzangebot in der Innenstadt

In der Bevölkerungsbefragung wurde die Meinung der Stadtzürcher Bevölkerung zum Parkplatzangebot in der Innenstadt, in der unmittelbaren Wohnumgebung sowie für den Einkauf im Quartier erhoben. Als zu knapp bezeichnen 53 Prozent der Befragten das Angebot in der Innenstadt. Während 28 Prozent das Angebot als ausreichend betrachten, sind nur gerade 6 Prozent der Ansicht, dass es in der Innenstadt zu viele Parkplätze gäbe. Das Parkplatzangebot in der unmittelbaren Wohnumgebung als zu knapp beurteilen 43 Prozent der Befragten, 51 Prozent befinden es als ausreichend oder zu gross, womit dieses Thema die Gesamtheit der Befragten noch am ehesten polarisiert. Parkplätze für den Einkauf im Quartier scheinen hingegen mit 24 Prozent nur für einen kleinen Teil der Befragten ein Thema zu sein.

**Grafik 54: Beurteilung des Parkplatzangebotes (alle Befragten)**

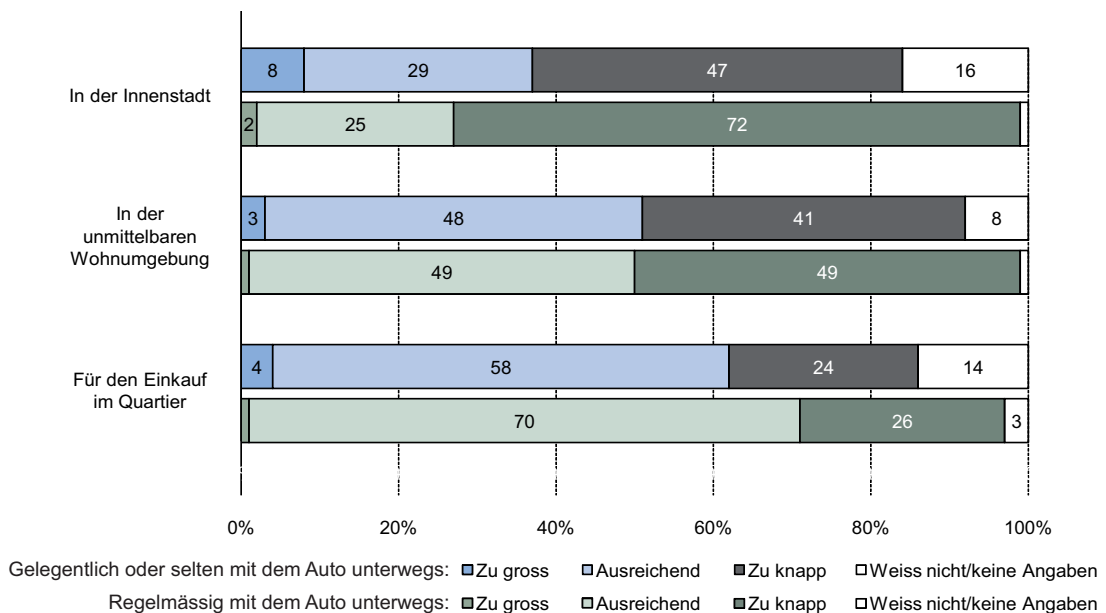


Etwas anders präsentiert sich die Situation, wenn die Antworten nach Häufigkeit der Auto-nutzung betrachtet werden. Hier zeigt sich, dass regelmässig Autofahrende sich deutlich mehr Parkplätze in der Innenstadt wünschen: 72 Prozent der Befragten bezeichnen das Angebot als zu knapp, nur 25 Prozent als ausreichend. In der Frage um das Parkplatzangebot in der unmittelbaren Wohnumgebung unterscheiden sich die regelmässig Autofahrende hingegen nicht entscheidend von denen, die nur selten

oder gelegentlich mit dem Auto unterwegs sind; einzig der Anteil derjenigen, die das Angebot als zu knapp erachten, ist mit 49 Prozent höher als dasjenige der selten bzw. gelegentlichen Auto-fahrenden. Gerade invers zeigt sich die Situation bezogen auf das Angebot für den Einkauf im Quartier: Hier sind mit 70 Prozent der regelmässig Autofahrenden sogar mehr Befragte der Meinung, das Angebot sei ausreichend, als von den selten bzw. gelegentlich Autofahrenden.

**Grafik 55: Beurteilung des Parkplatzangebotes durch Autofahrende**

Filter: Ist gelegentlich oder selten mit dem Auto unterwegs (N≈1865), bzw. ist regelmässig mit dem Auto unterwegs (N≈634)



*Wer das Parkleitsystem nutzt beurteilt das Parkplatzangebot positiver.*

Werden die regelmässig Autofahrenden nach ihrer Einstellung zum Parkleitsystem betrachtet, zeigt sich, dass diejenigen Befragten, welche dem Parkleitsystem positiv gegenüberstehen, das Parkplatzangebot in der Innenstadt durchwegs positiver beurteilen als solche, die wenig mit dem Parkleitsystem anfangen können: 30 Prozent der Befragten befinden das Angebot als ausreichend, wenn sie gleichzeitig der Aussage «Das Parkleitsystem funktioniert gut, ich bin froh darum» mit «trifft sehr zu» zugestimmt haben. Von denen, die diese Aussage mit «trifft überhaupt nicht zu» ablehnen, sind hingegen nur 14 Prozent der Ansicht, das Parkplatzangebot sei ausreichend.

sehr grosse Spannweiten. So liegen zwischen den Quartieren, dessen Befragte am häufigsten und am seltensten eine Knappheit an Parkplätzen beanstanden, ganze 33 Prozentpunkte. Die Quartiere mit der grössten Parkplatzknappheit sind Hard mit 55 Prozent in der Antwortkategorie «sehr knapp», der Kreis 8 (53%), Hottingen und Hirslanden (52%). Am anderen Ende des Spektrums liegen die Quartiere Höngg (28%), Fluntern (23%) und Witikon mit nur noch 22 Prozent der Befragten, welche das Angebot als zu knapp beurteilen. In den letzten drei Quartieren finden jeweils mehr als zwei Drittel der Befragten, dass das Parkplatzangebot ausreichend sei, mit Abstand am deutlichsten in Witikon, wo ganze 77 Prozent der Befragten dieser Meinung sind.

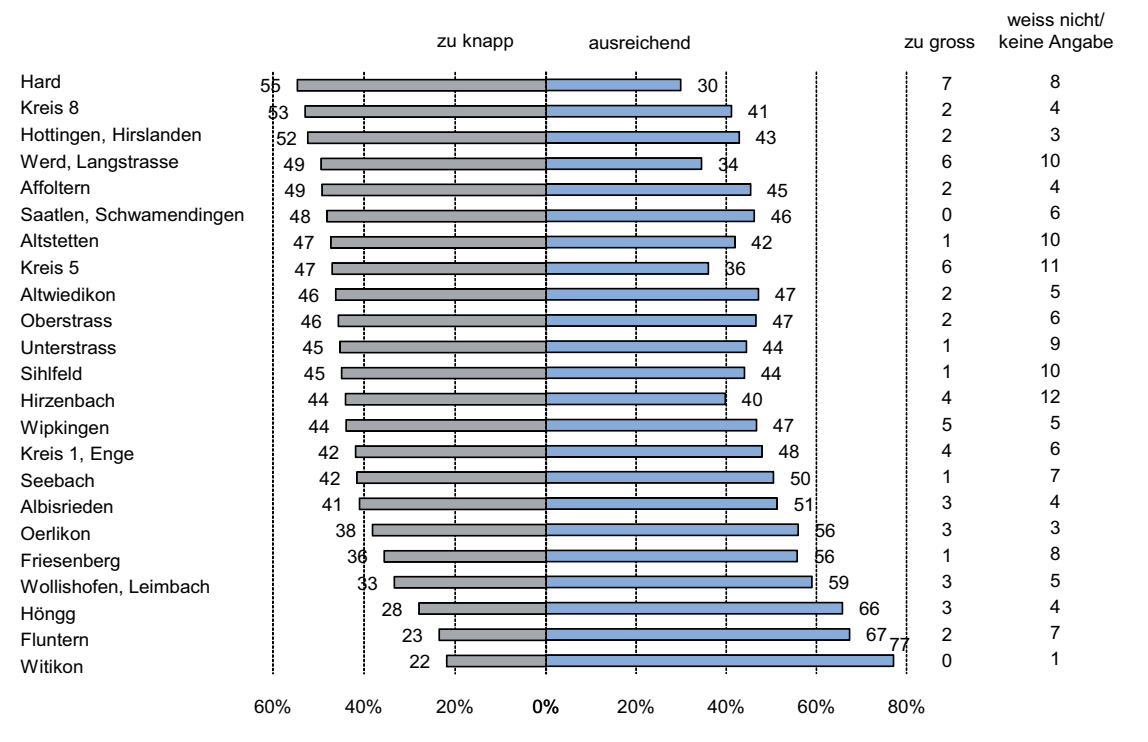
**Parkplatzangebot im Wohnquartier**

Auf der Ebene der Quartiere zeigen sich in der Beurteilung des Parkplatzangebotes in der unmittelbaren Wohnumgebung naturgemäss

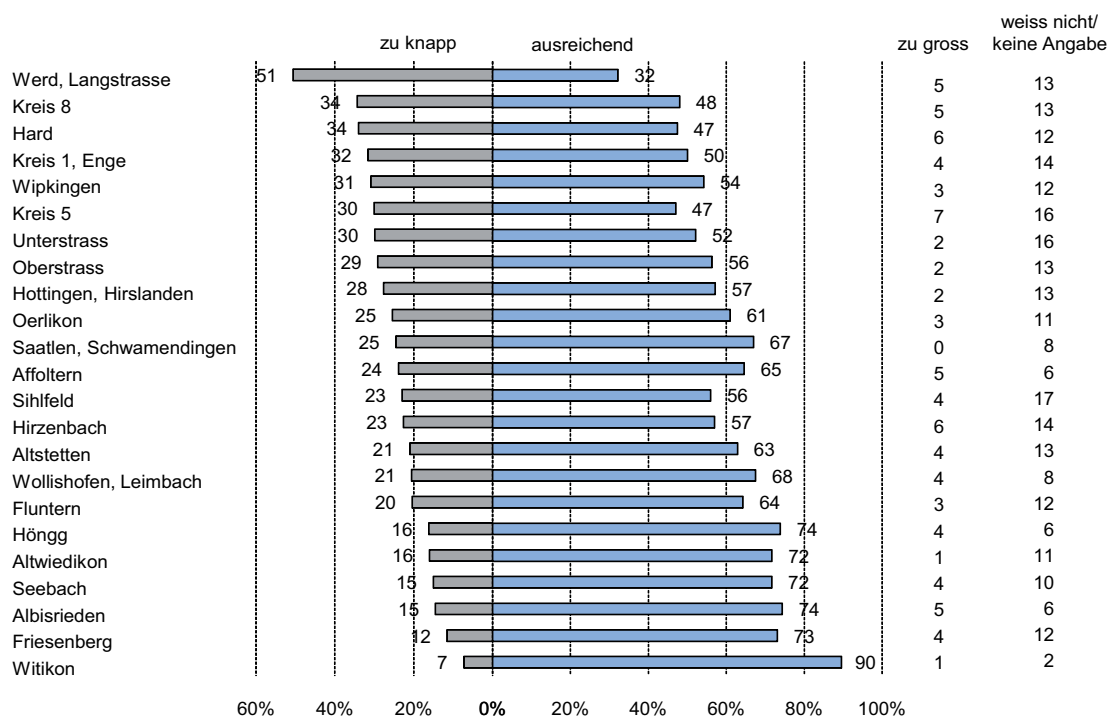
**Parkplatzangebot für den Einkauf im Quartier**

Noch grösser ist die Spannweite bei der Beurteilung des Parkplatzangebotes für den Einkauf im Quartier. Während in Witikon nur gerade 7 Prozent der Befragten der Ansicht sind, das

**Grafik 56: Beurteilung des Parkplatzangebotes in der unmittelbaren Wohnumgebung nach Quartieren (alle Befragten)**



**Grafik 57: Beurteilung des Parkplatzangebotes für den Einkauf im Quartier (alle Befragten)**



Parkplatzangebot sei zu knapp, sind es in Werd und der Langstrasse ganze 51 Prozent, womit dieses Gebiet mit Abstand einen Spitzenwert aufweist. Im Innenstadtgebiet beurteilen die BewohnerInnen des Kreis 1 und von Enge das Parkplatzangebot für den Einkauf im eigenen Quartier mit 32 Prozent als zu knapp, 50 Prozent erachten es als ausreichend.

### Bewertung von verkehrspolitischen Massnahmen

*Gut Ausgebildete mittleren Alters befürworten MIV-reduzierende Massnahmen, während diese von den weniger Privilegierten und den jüngsten FahrzeuglenkerInnen abgelehnt werden.*

Die Befragten wurden gebeten, zu einer Reihe von konkreter verkehrspolitischer Massnahmen Stellung zu nehmen. Generell lässt sich sagen, dass die 40 bis 59-Jährigen sowie höher gebildete Befragte diejenigen Massnahmen stärker begrüßen, welche eine Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs zum Ziel haben, junge und wenig gebildete Befragte dagegen

diese Massnahmen tendenziell ablehnen. Einzig der Bau von Stadttunnels für den Autoverkehr wird von breiten Teilen der Gesellschaft gleichermaßen begrüsst. Mit dem Velo zusammenhängende Massnahmen wiederum werden von allen Altersgruppen unter 60 Jahren überdurchschnittlich begrüsst.

*Generell werden finanzielle Anreize und ökologisch begründete Massnahmen begrüsst, Lenkungsmaßnahmen (Besteuerung und Gebühren) abgelehnt.*

Mehrheitsfähig ist insbesondere die Schaffung finanzieller Anreize für umweltfreundliche Autos, welche von 82 Prozent der Befragten begrüsst würde. Aber auch Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs stehen bei den Befragten hoch im Kurs: jeweils knapp über 70 Prozent wünschen sich mehr Investitionen in das Velowegenetz sowie die stadtweite Bereitstellung von öffentlich benutzbaren Velos. Etwas überraschend ist die hohe Zustimmung zu den Massnahmen, den Autoverkehr bei hoher Ozon- oder Feinstaubbelastung einzuschränken (72%) sowie mehr Kontrollen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit



durchzuführen (65%). Ebenfalls begrüsst würde der Bau von Stadttunnels für den Autoverkehr (62%).

Nicht mehrheitsfähig ist demgegenüber der Ausbau von Strassen im Allgemeinen, den rund die Hälfte der Befragten sogar explizit ablehnt. Aber auch fiskalische Lenkungsmassnahmen finden keine Mehrheit bei den Befragten: Die Erhebung von Gebühren für die Zufahrt in die Innenstadt oder bestimmte Stadtteile werden von 54 Prozent abgelehnt, eine Erhöhung des Benzinpreises sogar von 61 Prozent. Mit dem gleichen Anteil wird auch eine Erhöhung der Parkplatzgebühren in der Innenstadt abgelehnt.

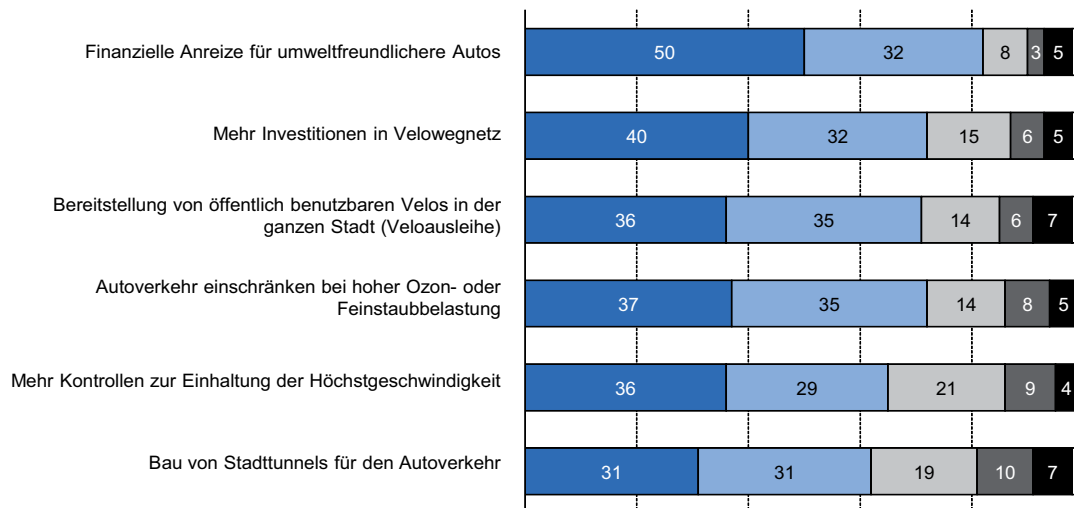
Die von den Innenstadt-Massnahmen direkt betroffenen Kreise 1 und Enge lehnen die Erhebung von Gebühren für die Zufahrt in die Innenstadt zu 50 Prozent ab sowie eine Erhöhung der Parkplatzgebühren in der Innenstadt zu 63 Prozent, womit diese Stadtgebiete nicht wesentlich vom Durchschnitt abweichen.

Bei drei Fragen ist ein Vergleich mit Fragestellungen im «Mikrozensus Verkehrsverhalten» (Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten, Bundesamt für Statistik 2007, S. 84) möglich.<sup>3</sup>

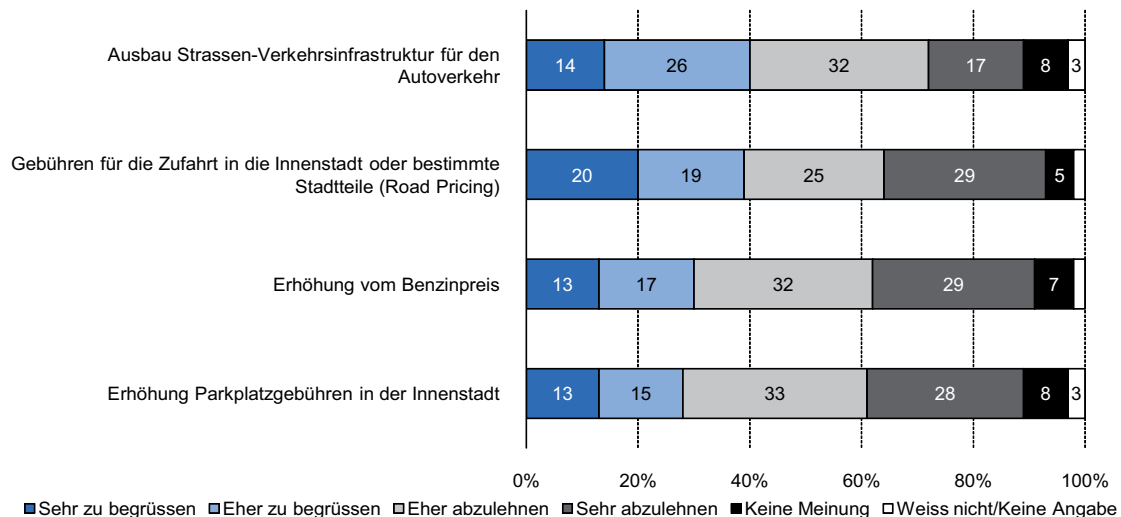
<sup>3</sup> Zu beachten sind jedoch die sich in der Anzahl wie

### Grafik 58: Meinung zu verkehrspolitischen Massnahmen

#### Mehrheitlich Zustimmung

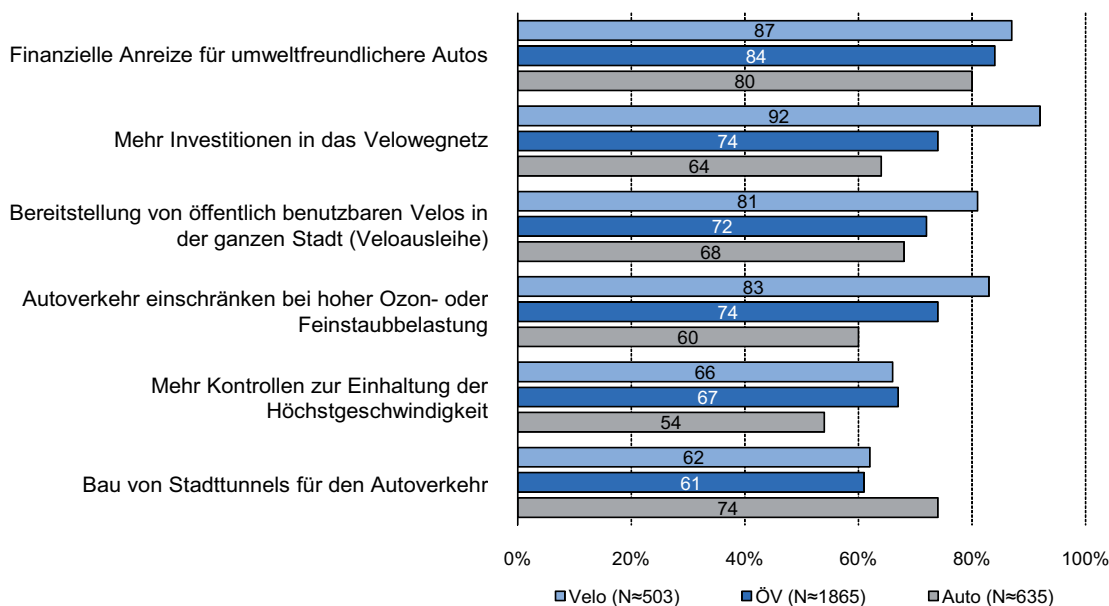


#### Mehrheitlich Ablehnung



### Grafik 59: Zustimmung zu mehrheitsfähigen verkehrspolitischen Massnahmen nach Verkehrsmittelwahl

Filter: Ist regelmässig mit dem entsprechenden Verkehrsmittel unterwegs



Bezüglich der Frage, ob der Benzinpreis erhöht werden soll, ist die Bevölkerung Zürichs positiver eingestellt als die Gesamtschweizer Bevölkerung: 30 Prozent der Zürcher befürworten diese Massnahme, während es gesamtschweizerisch nur 21 Prozent sind. Die Frage, ob Gebühren in den Spitzenzeiten für die Zufahrt in die Stadtzentren eingeführt werden sollen, befürworten ungefähr 34 Prozent der Schweizer Bevölkerung, während mit 39 Prozent etwas mehr der von dieser Problematik direkt betroffenen Stadtbevölkerung Zürichs zustimmen (zu beachten ist hierbei die abweichende Aussagenformulierung «Erhebung von Gebühren für die Zufahrt in die Innenstadt oder bestimmte Stadtteile»). Selbst die Frage, ob die Parkplatzgebühren in der Innenstadt erhöht werden sollen, stösst mit 28 Prozent auf mehr Zustimmung als auf gesamtschweizerischer Ebene mit etwas mehr als 23 Prozent (hier lautet die Formulierung Einführung «höherer Parkplatzgebühren in Stadtzentren»).

Die Zustimmung zu den verkehrspolitischen Massnahmen ist je nach Verkehrsmittel-Nutzergruppen stark umstritten, wie aus den nachfolgenden Grafiken ersichtlich ist. Trotz der grossen Unterschiede ist jedoch bemerkenswert, dass selbst die Gruppe der regelmässig Autofahrenden sämtliche mehrheitstaugliche Massnahmen befürworten, wie insbesondere die Einschränkung des Autoverkehrs bei hoher Ozon- oder Feinstaubbelastung oder mehr Geschwindigkeitskontrollen.

der Formulierung unterscheidenden Antwortmöglichkeiten, hier: «sehr zu begrüessen», «eher zu begrüessen», «eher abzulehnen» und «sehr abzulehnen», im Mikrozensus Verkehrsverhalten: «dafür», «u.U. dafür» und «dagegen»

## 5 Zürich auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft

Verhältnismässig viele Befragte kennen «Zürich auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft», jedoch kann in mancher Hinsicht ein erhöhter Informationsbedarf ausgemacht werden. Besteuerungen und stärkere Vorschriften werden von den Befragten als weniger wirksam, positive finanzielle Anreize und bessere Informationen grossmehrheitlich als wirksam bewertet. Von den Befragten als Massnahmen vorgeschlagen werden vor allem der Einsatz alternativer Energien, Sparen bei der Beleuchtung und die Steigerung der Energieeffizienz.

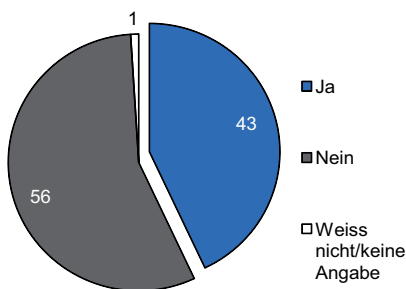
### Bekanntheitsgrad der klimapolitischen Zielsetzungen

*Der Bekanntheitsgrad von «Zürich auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» ist relativ gross.*

Ein verhältnismässig grosser Teil der Befragten weiss, dass der Stadtrat das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft verfolgt: 43 Prozent der Befragten haben bereits davon gehört, 56 Prozent haben keine Kenntnisse davon. Auffallend ist die Diskrepanz des Bekanntheitsgrades zwischen den Geschlechtern: Während 53 Prozent der

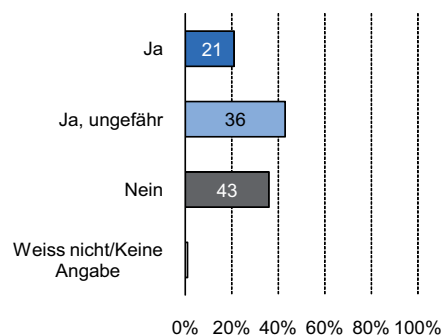
Männer schon gehört haben, dass der Stadtrat das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft verfolgt, sind es auf der Seite der Frauen lediglich 34 Prozent. Ähnlich gering ist der Bekanntheitsgrad in der Altersgruppe der 18 bis 29-Jährigen mit nur 36 Prozent (zum Vergleich: in der Altersgruppe der 50 bis 59-Jährigen beträgt der Bekanntheitsgrad 49%). Noch deutlicher ist der Unterschied in den Einkommensklassen: Während Befragte der höchsten in der Bevölkerungsbefragung erfassten Einkommensklasse zu 58 Prozent Kenntnis vom Programm haben, sinkt dieser Anteil parallel zum sinkenden Einkommen

**Grafik 60: Bekanntheit dessen, dass der Stadtrat das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft verfolgt**



**Grafik 61: Kenntnis der Ziele**

Filter: Hat von «Zürich auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» gehört



kontinuierlich auf nur noch 33 Prozent in der untersten Einkommensklasse. Am deutlichsten jedoch ist die Diskrepanz bezogen auf die Ausbildung: Während bei Befragten, welche mindestens die Matur besitzen, der Bekanntheitsgrad je bei über 50 Prozent liegt, beträgt dieser bei Absolventen einer Berufsschule nur noch 37 Prozent, von denjenigen, welche nur die Grundschule besuchen konnten, haben gar nur 14 Prozent Kenntnis davon, dass der Stadtrat das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft verfolgt. Mit 53 Prozent gegenüber 21 Prozent ist ebenfalls der Unterschied zwischen SchweizerInnen und AusländerInnen deutlich.

Auf Quartierebene erweisen sich insbesondere die BewohnerInnen von Saatlen und Schwamendingen (24%), Hirzenbach (26%), Altstetten und Hard (je 32%) als stark unterdurchschnittlich informiert, in den Quartieren Affoltern (37%) und Oerlikon (38%) kann ebenfalls ein erhöhter Informationsbedarf konstatiert werden. Bereits heute sehr gut ist der Bekanntheitsgrad in den Quartieren Witikon (62%), Fluntern (59%), Höngg (57%), Oberstrass (55%) und dem Kreis 1 sowie Enge (54%).

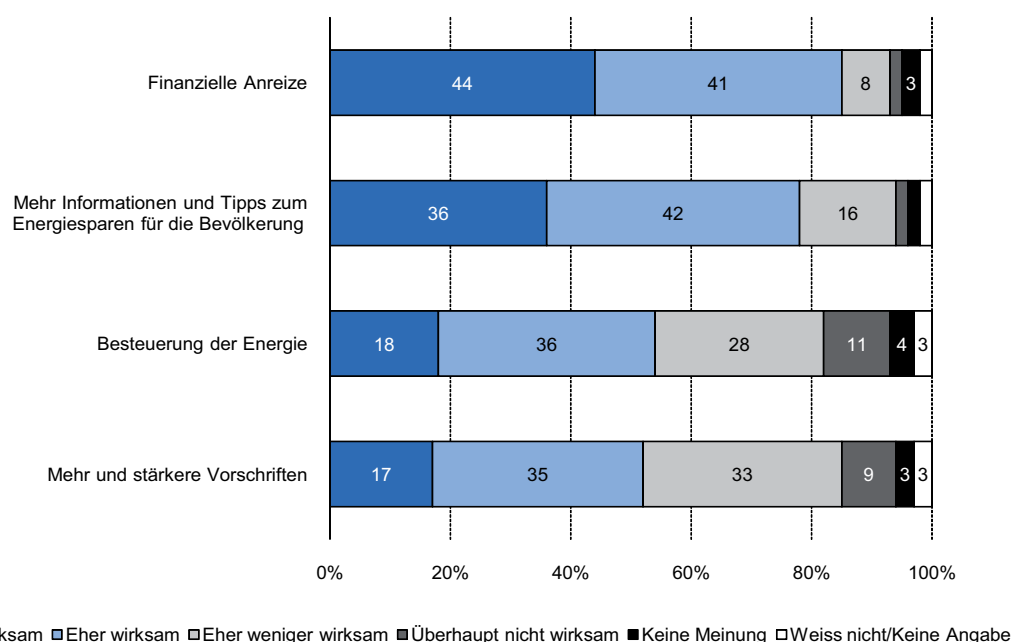
Wer angegeben hat gehört zu haben, dass der Stadtrat das Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft verfolgt, wurde anschliessend gefragt, ob die Ziele von «Zürich auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» bekannt sind. Von diesen Befragten haben 21 Prozent angegeben Kenntnis der Ziele zu haben, 36 Prozent geben an ungefähre Kenntnisse zu haben, 43 Prozent dagegen kennen die Ziele nicht im Detail.

### Beurteilung von energiepolitischen Massnahmen

*Finanzielle Anreize werden energiepolitisch am wirksamsten beurteilt. Eher unbeliebt sind Lenkungsmassnahmen und Vorschriften.*

Als nächstes wurden die Befragten gebeten, die Wirksamkeit von vier energiepolitischen Massnahmenbereichen zu bewerten. Dabei hat sich eine deutliche Differenzierung zwischen Anreizen und Lenkungsmaßnahmen ergeben: Während finanzielle Anreize (85%) sowie mehr Informationen und Tipps für die Bevölkerung (78%) grossmehrheitlich als wirksam bewertet werden, beurteilt nur eine knappe Mehrheit die Besteue-

**Grafik 62: Einstellung der Befragten zu Energie-Sparmassnahmen**



zung der Energie (54%) sowie mehr und stärkere Vorschriften (52%) als positiv.

Angemerkt werden kann, dass der Anreiz «Mehr Informationen und Tipps» von Befragten mit einer höheren Ausbildung eher als unwirksam erachtet werden als von solchen mit einer tieferen Ausbildung (mit Hochschulabschluss: 24% in den Antwortkategorien «eher unwirksam» und «überhaupt nicht wirksam», mit Grundschulabschluss: nur 11% in diesen Kategorien). Umgekehrt werden der negative Anreiz «Besteuerung der Energie» von Befragten mit einer höheren Ausbildung eher als wirksam bewertet als von solchen mit einer tieferen Ausbildung (mit Hochschulabschluss: 66% in den Antwortkategorien «eher wirksam» und «sehr wirksam», mit Grundschulabschluss: 43% in diesen Kategorien).

Strauss an Ideen belohnt. Entsprechend aufwendig war die Codierung der Antworten, welche schliesslich nach 46 Kategorien sortiert wurden.

Ideen, die den Einsatz **alternativer Energien** beinhalten, sind mit 15 Prozent von der grössten Anzahl der Befragten genannt worden. Verhältnismässig viele Befragte nennen Ideen, welche mit Solarenergie in Verbindung stehen. Als weiterer Ansatz zum Energiesparen ist auch die Windenergie genannt worden, andere, erst in den letzten Jahren in der breiten Bevölkerung bekannt gewordene Energiequellen wie die Geothermie sind nur sehr vereinzelt genannt worden. Weitere in diese Kategorie gezählte Ideen betreffen die Wasserkraft, Biogas sowie andere, nicht weiter aufgeschlüsselte Einzelideen, die alternative bzw. erneuerbare Energien im Allgemeinen betreffen.

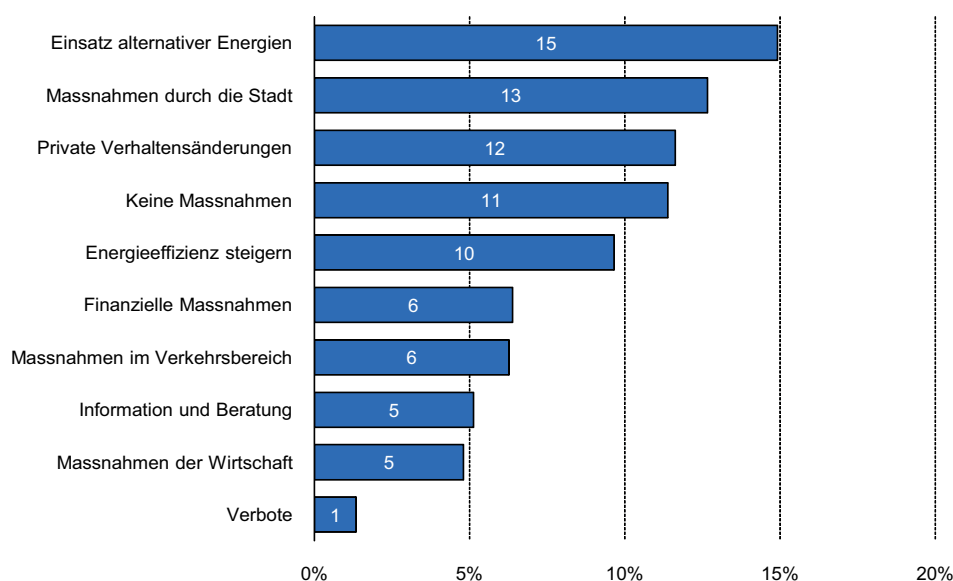
## Vorschläge für Energiesparmassnahmen

*Die Vorschläge zu möglichen Energiesparmassnahmen zeigen, dass noch mehr Information nötig ist.*

Die offen gehaltene Frage danach, welche anderen Massnahmen zum Energiesparen die Stadt treffen könnte, wurde mir einem grossen

Beliebt sind auch **Massnahmen durch die Stadt**; sie werden von 13 Prozent der Befragten vorgeschlagen: Insbesondere das Sparen bei der Strassenbeleuchtung bzw. der öffentlichen Beleuchtung im Allgemeinen ist mit 8 Prozent gar der über alle Kategorien gesehen am meisten genannte Einzelschlag, wie Energie gespart werden könnte. Auch wurde von einzelnen

**Grafik 63: Ideen der Befragten zu Energie-Sparmassnahmen**



Befragten die Vorbildfunktion der Stadt hervor-gehoben. Weitere Ideen betreffen den Einsatz von Stromsparlampen durch die Stadt, den Ein-satz von Solarenergie sowie allgemein das Spa-ren bei städtischen Gebäuden; vereinzelt wurde auch eine Reduktion der Weihnachtsbeleuch-tung genannt.

Die Befragten wollen das Energiesparen aber nicht nur an andere delegieren, immerhin 12 Prozent der Befragten äusserten auch Ideen, welche **private Verhaltensänderungen** bedin-gen: In dieser Oberkategorie wurde von je 3 Pro-zent der Befragten der Einsatz von Energiespar-lampen sowie eine Verhaltensänderung bei der Beleuchtung genannt. Vereinzelt Nennungen umfassen ausserdem eine Verhaltensänderung beim Heizen, bei der Benutzung von Haushalts-geräten, das Ausschalten von Geräten bzw. deren Standby-Modus, wie auch das Ausweisen des individuellen Energieverbrauchs.

Aber auch **Massnahmen der Wirtschaft** sind genannt worden, womit in den meisten Fällen (4% der Befragten) wiederum die Beleuchtung thematisiert wurde, konkret die Reduktion der Beleuchtung von Werbungen und Schaufenstern.

Ideen, welche die **Steigerung der Energieeffi-zienz** zum Thema haben, sind von 10 Prozent der Befragten genannt worden. Spitzenreiter hier ist die Kategorie der energieeffizienten Gebäude, 8 Prozent der Befragten nannten dies als Möglichkeit des Energiesparens. Vereinzelt wurden Themen wie der Einsatz von Wärme-pumpen oder Bewegungsmeldern genannt.

**Massnahmen im Verkehrsbereich** sind von 6 Prozent der Befragten thematisiert worden: Am bedeutendsten ist das Thema Einschrän-kung des motorisierten Verkehrs, welches von 2 Prozent der Befragten genannt wurde, gefolgt vom Thema alternative Antriebe und dem Aus-bau des öffentlichen Verkehrs, welche je knapp

2 Prozent der Befragten als Idee vorgeschlagen haben. Sehr vereinzelt wurde im Übrigen die Förderung von Fahrgemeinschaften genannt.

Ebenfalls 6 Prozent der Befragten haben Ideen der Kategorie **finanzielle Massnahmen** vorge-bracht. Genauer handelt es sich hierbei vor allem um Besteuerungen sowie um Subventio-nen.

Die **Information und Beratung** wurde noch von 5 Prozent der Befragten zum Thema gemacht, worunter auch die Forderung nach städtischen Kampagnen fallen.

**Verbote und Rationierungen** sind nur sehr ver-einzelt genannt worden, konkret fallen Verbote von ineffizienten Geräten, die Rationierung von Energie oder Verbote im Allgemeinen unter diese Kategorie.

Explizit **keine Massnahmen** oder keine zusätzli-chen Massnahmen als nötig erachten dagegen 11 Prozent der Befragten.

## 6 Stadtverwaltung und Politik

Mehr Anstrengungen werden zur Verbesserung der Umweltsituation gefordert, ansonsten zeigen sich die Befragten mehrheitlich zufrieden mit den Anstrengungen in den einzelnen Handlungsfeldern der Stadt. Bei den Leistungen der Stadt wünscht eine Mehrheit der Befragten weder einen Leistungsausbau noch eine Angebotseinschränkung. Auch die Zufriedenheit mit den städtischen Verwaltungsabteilungen bleibt wie in den Jahren zuvor auf einem hohen Niveau. Die Vertretung durch die Behörden beurteilen die meisten Befragten als relativ gut.

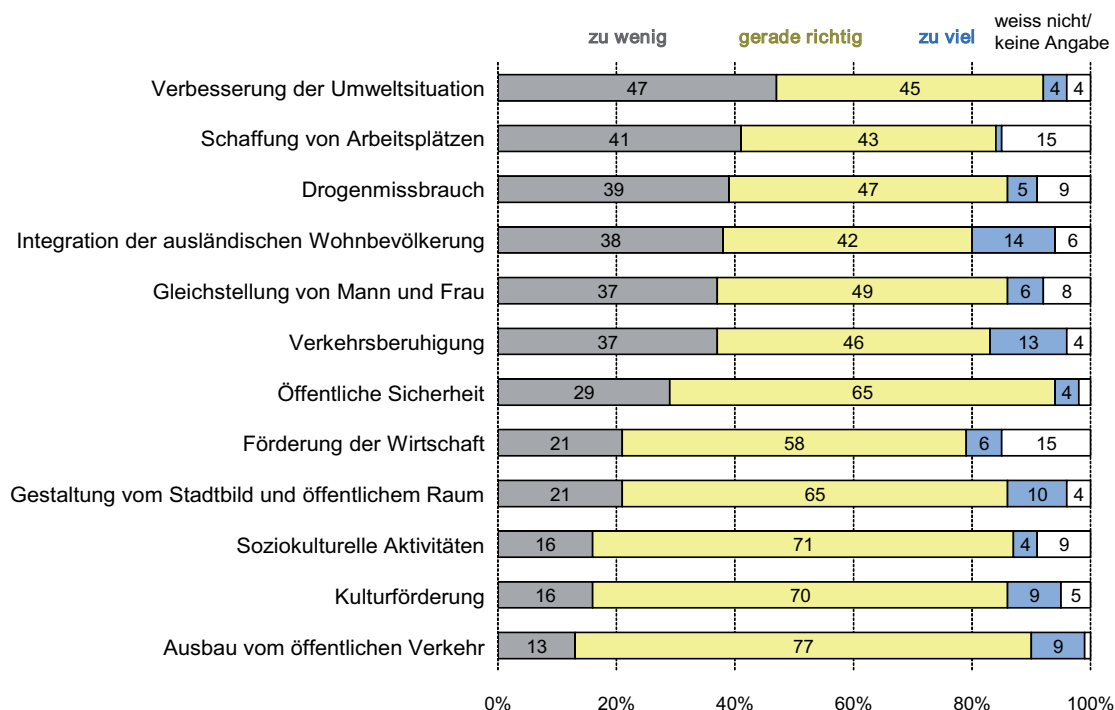
### Bewertung von Massnahmen in verschiedenen Politikfeldern

#### *Mehr Anstrengungen zur Verbesserung der Umweltsituation gefordert.*

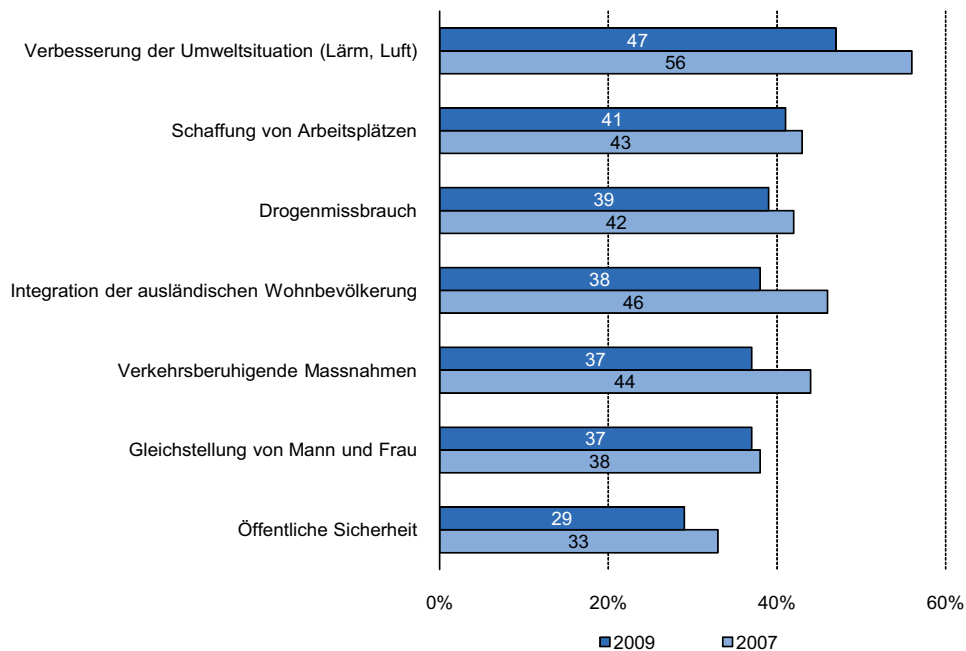
In der Bevölkerungsbefragung wurde gefragt, in welchen politischen Massnahmenbereichen von der Stadt zu viel, gerade richtig oder zu wenig getan wird. Gemäss den Befragten steht 2009

die Verbesserung der Umweltsituation weiterhin an erster Stelle, wo die Stadt zu wenig unternimmt – fast die Hälfte aller Befragten findet, dass im Bereich der Umwelt mehr gemacht werden könnte. In allen anderen Handlungsfeldern überwiegt hingegen die Ansicht, die Anstrengungen der Stadt seien gerade richtig. Die Anteile der Antwortkategorie, dass die Stadt zu viel mache, sind betreffend allen Massnahmenbereichen

Grafik 64: Politikbereiche, in denen die Stadt zu viel respektive zu wenig macht



**Grafik 65: Politikbereiche, in denen die Stadt zu wenig macht, 2009 und 2007 (Auswahl)**



sehr gering, mit 14 Prozent noch am höchsten in den Bereichen Integration der ausländischen Wohnbevölkerung und der Verkehrsberuhigung (13%), sowie in etwas weniger ausgeprägtem Mass auch im Bereich der Gestaltung vom Stadtbild und dem öffentlichen Raum (10%).

Im Jahr 2009 zeigt sich die Bevölkerung insgesamt zurückhaltender als zuvor: In allen Bereichen werden weniger staatliche Anstrengungen gefordert als noch vor zwei Jahren. Der Rückgang ist besonders deutlich bei der Verbesserung der Umweltsituation, verkehrsberuhigenden Massnahmen sowie der Integration der ausländischen Wohnbevölkerung.

Betreffend Massnahmen zur Verbesserung der Umweltsituation sind die Befragten mit 47 Prozent der Meinung, dass die Stadt zu wenig unternimmt. Regelmässig Velofahrende sind kritischer (mit 58% in den Kategorien «zu wenig») sind als solche, die nie das Velo benutzen (42%). Dagegen geben 39% der regelmässigen Autnutzenden an, die Stadt mache zu wenig, gegenüber 51% derjenigen, die nie das Auto benutzen.

Auch betreffend Massnahmen zur **Verkehrsberuhigung** ist der Unterschied zwischen den Befragten frappant, welche regelmässig das Auto nutzen (von denen nur gerade 29% der Ansicht sind die Stadt mache zu wenig) und regelmässigen Velofahrenden, die wesentlich deutlicher der Meinung sind, die Stadt unternehme zu wenig im Bereich der verkehrsberuhigenden Massnahmen (48%). Aber auch Familien mit Kleinkindern sind öfters der Meinung, dass die Stadt zu wenig mache (41%).

Was Massnahmen zur **Schaffung von Arbeitsplätzen** angeht, sind 41 Prozent der Befragten der Ansicht, dass in diesem Bereich mehr gemacht werden könnte. Mit 46 Prozent sind insbesondere Frauen dieser Ansicht, während 35 Prozent der Männer diese Position vertreten. Die Forderung nach mehr Arbeitsplätzen ist nicht nur eine Geschlechterfrage, sie ist auch eine Statusfrage. Deutlich mehr Anstrengungen zur Schaffung von Arbeitsplätzen werden von ökonomisch weniger Privilegierten (rund 50%) gefordert.



Auch wenn das Problemgebiet **Drogenmissbrauch** bei der Stadtzürcher Bevölkerung deutlich an Bedeutung verloren hat, so sind immer noch knapp 40 Prozent der Befragten der Ansicht, die Stadt unternehme zu wenig in diesem Bereich. Insbesondere Befragte aus tieferen Bildungsschichten äussern sich deutlich öfters dahingehend, dass die Stadt zu wenig gegen den Drogenmissbrauch unternimmt.

Mehr Engagement im Bereich der **Integration der ausländischen Wohnbevölkerung** wünschen sich vor allem jüngere Befragte: Hier befinden rund 46 Prozent der unter 40-Jährigen die Massnahmen der Stadt als ungenügend. Mit steigendem Alter nimmt diese Meinung stark ab: Über 70-Jährige schliesslich sind lediglich noch zu 22 Prozent der Meinung, die Stadt unternehme zu wenig auf diesem Gebiet. Im Gegenteil finden in dieser Altersgruppe mit 27 Prozent überdurchschnittlich viele Befragte, dass die Stadt zu viel oder gar viel zu viel im Integrationsbereich tue. Mehr Integrationsmassnahmen wünschen sich vor allem auch ausländische Befragte, die seit kurzem zugezogen sind, während die bereits länger Ansässigen eher der Meinung sind, dass die Anstrengungen genügen.

Massnahmen zur Gleichstellung von Mann und Frau sind weiterhin insbesondere für Frauen ein Thema: 46 Prozent sind der Ansicht, dass die Stadt auf diesem Gebiet zu wenig tue, nur gerade 3 Prozent sagen das Gegenteil und 43 Prozent sind mit den heutigen Anstrengungen der Stadt zufrieden. In dieser Frage haben sich keine weiteren nennenswerten Unterschiede zwischen den untersuchten Bevölkerungsgruppen ergeben.

Hinsichtlich Massnahmen für die **öffentliche Sicherheit** sind Frauen mit rund einem Drittel klarer der Meinung, die Stadt mache zu wenig als Männer. Deutlich ist der Bruch an der Altersgrenze von 50 Jahren: 35 Prozent der Personen über 50 Jahre geben an, die Stadt tue zu wenig

für die öffentliche Sicherheit. Befragte unter 50 Jahre zeigen sich zu rund 71 Prozent zufrieden mit den Massnahmen für die öffentliche Sicherheit. Scheinbar steht die Schweiz bezüglich der öffentlichen Sicherheit nicht schlecht da: AusländerInnen sind nur zu etwa einem Fünftel mit den hiesigen Massnahmen unzufrieden, während SchweizerInnen zu etwa einem Drittel der Meinung sind, die Stadt tue zu wenig für die öffentliche Sicherheit. Auf Quartierebene stechen zwei Ergebnisse hervor: Obgleich die Langstrasse mit Abstand am häufigsten genannt wird, wenn es um Orte geht, welche von den StadtzürcherInnen nachts wenn alleine unterwegs gemieden werden (vgl. Abschnitt «Subjektive und objektive Sicherheit»), sind die BewohnerInnen der Quartiere Werd und Langstrasse deutlich weniger als die Gesamtbevölkerung der Ansicht, dass die Stadt zu wenig für die öffentliche Sicherheit mache (nur 20% «zu wenig», gegenüber der ganzen Stadt 29%). Im Gegenteil sind 8 Prozent der Ansicht, die Stadt mache in diesem Bereich zu viel (gegenüber ganze Stadt 4%). Umgekehrt sieht die Situation in Fluntern aus: Dort sind mit 40 Prozent weit überdurchschnittlich viele Befragte der Ansicht, die Stadt mache in Sachen öffentliche Sicherheit zu wenig.

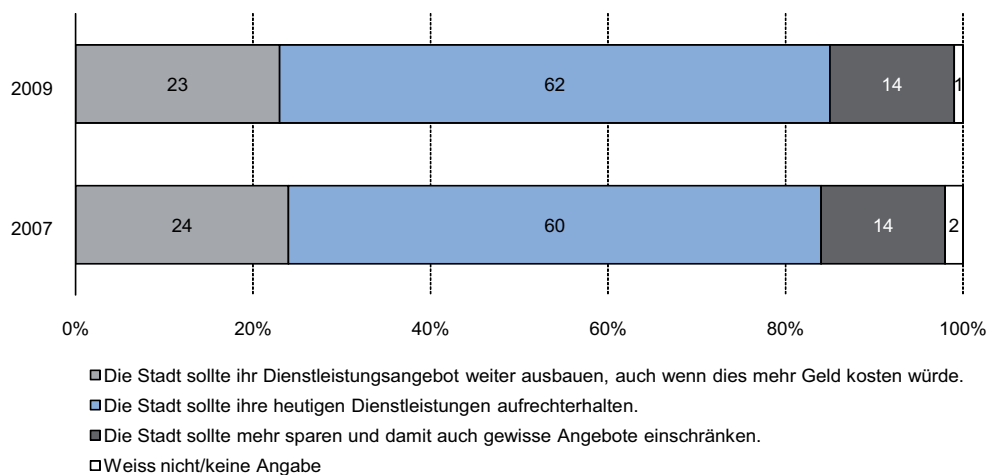
## Ausgabeverhalten der Stadt

*Weder Sparkurs noch Leistungsausbau:  
Erwünscht ist der Status quo bei den städtischen Ausgaben.*

Die Meinungen gegenüber einem Leistungsausbau verbunden mit höheren Ausgaben oder einer Angebotseinschränkung mit entsprechenden Einsparungen sind trotz der veränderten Wirtschaftslage in den letzten beiden Jahren praktisch gleich geblieben. Mit 62 Prozent wählt eine grosse Mehrheit der Befragten die Antwort, die Stadt sollte ihre heutigen Dienstleistungen aufrechterhalten.

Wie im Vorjahr sind es insbesondere Absolvierende einer Hochschule oder einer Fachhoch-

**Grafik 66: Ausgabeverhalten der Stadt Zürich, 2007 und 2008**



schule, welche deutlicher der Aussage zustimmen, die Stadt sollte ihre Dienstleistungsangebote ausbauen (mit tertiärer Ausbildung ein Viertel, mit Grundschulabschluss ein Fünftel). Umgekehrt sind unter den Hochschulgebildeten nur wenige der Meinung, die Stadt sollte den Sparkurs beschreiten (Befragte mit Hochschulabschluss: 9%, im Vergleich mit Grundschulabschluss: 29%).

### Zufriedenheit mit den städtischen Verwaltungsabteilungen

*Die grosse Mehrheit der Befragten ist mit den Leistungen der Verwaltung zufrieden.*

Die Zufriedenheit der Stadtzürcher Bevölkerung mit den städtischen Verwaltungsabteilungen bewegt sich weiterhin auf einem hohen Niveau. Im Vergleich zu den Vorjahren haben sich sämtliche erfragten Leistungen sogar etwas steigern können, am meisten die Polizei, gefolgt vom Abfuhrwesen und der Strassenreinigung. Bemerkenswert ist die Verbesserung im Abfuhrwesen, welches gegenüber 1999 eine Steigerung der Zufriedenheit um 25 Prozent erfahren hat. Noch leicht gesteigert hat sich die Zufriedenheit mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ), mit Grün Stadt Zürich sowie mit dem Tiefbauamt.

Im Einzelnen ist insbesondere die Zufriedenheit mit den **Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich** beachtlich: Ganze 96 Prozent der Befragten zeigten sich sehr zufrieden oder eher zufrieden mit den VBZ. Dieses gute Resultat wird über alle Bevölkerungsgruppen hinweg bestätigt. Befragte, welche den öffentlichen Verkehr nur selten benutzen, sind mit den VBZ etwas unzufriedener als regelmässigen BenutzerInnen des ÖV (Unterschied zwischen den Mittelwerten, auf einer Skala von 1 für «sehr unzufrieden» bis 4 für «sehr zufrieden»: 3.47 gegenüber 3.61). Wer den ÖV nie benutzt, ist demgegenüber wiederum leicht überdurchschnittlich mit den VBZ zufrieden (3.63). Am zufriedensten mit den VBZ sind die BewohnerInnen des Kreis 8 (3.70), Altstetten (3.68) und Oerlikon (3.66), als am wenigsten zufrieden respektive deutlich unterdurchschnittlich zufrieden kann nur Affoltern (3.45) und, etwas weniger deutlich, Seebach (3.51) bezeichnet werden.

Mit 95 Prozent ist auch die Zufriedenheit mit dem **Abfuhrwesen** beachtlich. Sie zieht sich auch durch praktisch alle Bevölkerungsgruppen. Über die Quartiere betrachtet gehören Unterstrass (3.67) und Friesenberg (3.62) zu den überdurchschnittlich mit dem Abfuhrwesen zufriedenen Quartieren, unterdurchschnittlich zufrieden sind Wiedikon (3.39) und Affoltern (3.42).

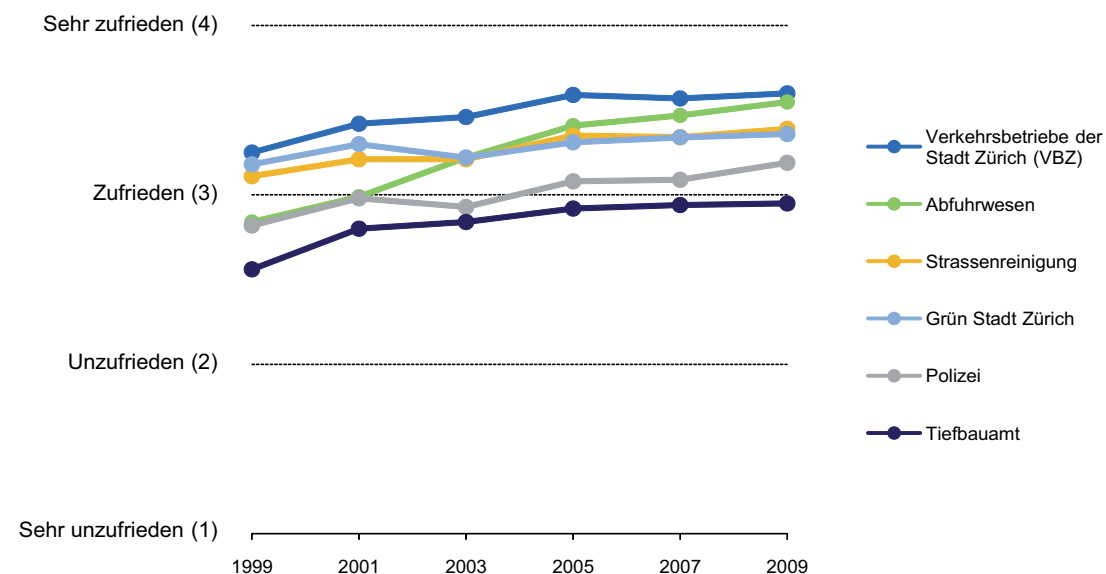
Bei der Zufriedenheit mit der **Strassenreinigung** ist ein deutliches Gefälle bezüglich des Alters festzustellen: Während unter 30-Jährige noch zu 62 Prozent überdurchschnittlich sehr zufrieden mit der Strassenreinigung sind, nimmt dieser Wert über die Altersklassen kontinuierlich bis auf einen Wert von nur noch 38 Prozent in der Antwortkategorie «sehr zufrieden» bei den über 70-Jährigen ab. Bemerkenswerterweise sind die Innenstadtquartiere Kreis 1 und Enge überdurchschnittlich sehr zufrieden mit der Strassenreinigung (59% in dieser Antwortkategorie, gegenüber 49% bezüglich allen Befragten). Auch zufrieden sind die Befragten vom Werd- und Langstrassenquartier (56% sehr zufrieden). Am ehesten unzufrieden äussern sich die BewohnerInnen der Quartiere Affoltern (Mittelwert der Antworten: 3.26) und Albisrieden (3.28).

Am meisten zufriedene Stimmen erhält **Grün Stadt Zürich** aus dem Kreis 8, dem Kreis 1 und Enge (bei einem Mittelwert von je 3.46) sowie aus Witikon (3.44). Immer noch gut bewertet aber mit eher auch unzufriedenen Bewertungen zeigen sich Werd und Langstrasse (3.26), Hirslanden und Hottingen (3.27), Hard und der Kreis 5 (beide 3.28).

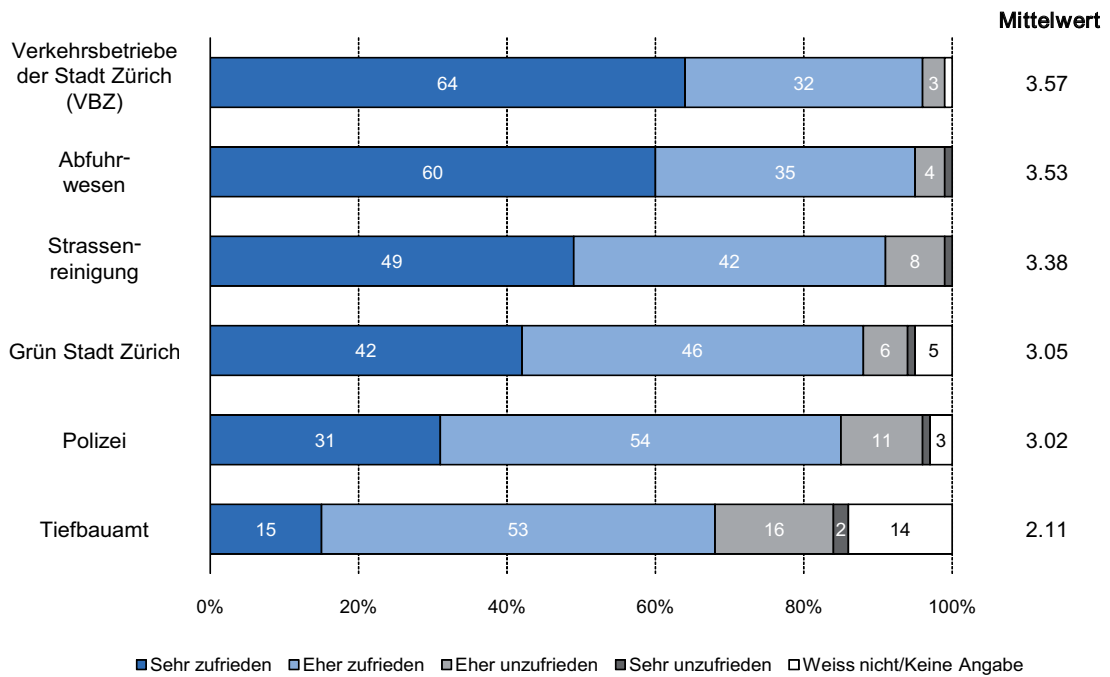
Mit der **Polizei** kann bezüglich der Zufriedenheit in den verschiedenen Bevölkerungsgruppen weniger ein Alterseffekt denn ein Bildungseffekt festgestellt werden: Hier zeigen sich Befragte mit einer tieferen Bildung zufriedener (3.24) als die, die eine höhere Ausbildung gemacht haben (3.13). Ausserdem sind AusländerInnen zufriedener (3.25) als SchweizerInnen (3.16), wobei insbesondere AusländerInnen mit einer Aufenthaltsbewilligung B sich deutlich zufriedener zeigen (3.36) als die Gesamtbevölkerung. Auf Quartierebene sind insbesondere Oerlikon (3.31), Saathen und Schwamendingen (3.30) zufrieden mit der Polizei, unzufrieden sind vor allem Hirslanden und Hottingen (3.05) sowie der Kreis 1 und Enge (3.08).

Am tiefsten ist die Zufriedenheit mit dem **Tiefbauamt**, wobei hier der Anteil der Befragten, welche keine Angaben gemacht haben, mit Abstand am höchsten ist. Überdurchschnittlich zufrieden sind die BewohnerInnen der Quartiere Hard (Mittelwert: 3.16), Wipkingen und Hirzenbach (3.13) und Altstetten (3.10), am wenigsten zufrieden sind die Quartiere Hirslanden und Hottingen (je 2.75) sowie Oberstrass (2.76).

**Grafik 67: Zufriedenheit mit den städtischen Verwaltungsabteilungen im Jahresvergleich**



**Grafik 68: Zufriedenheit mit den städtischen Verwaltungsabteilungen**



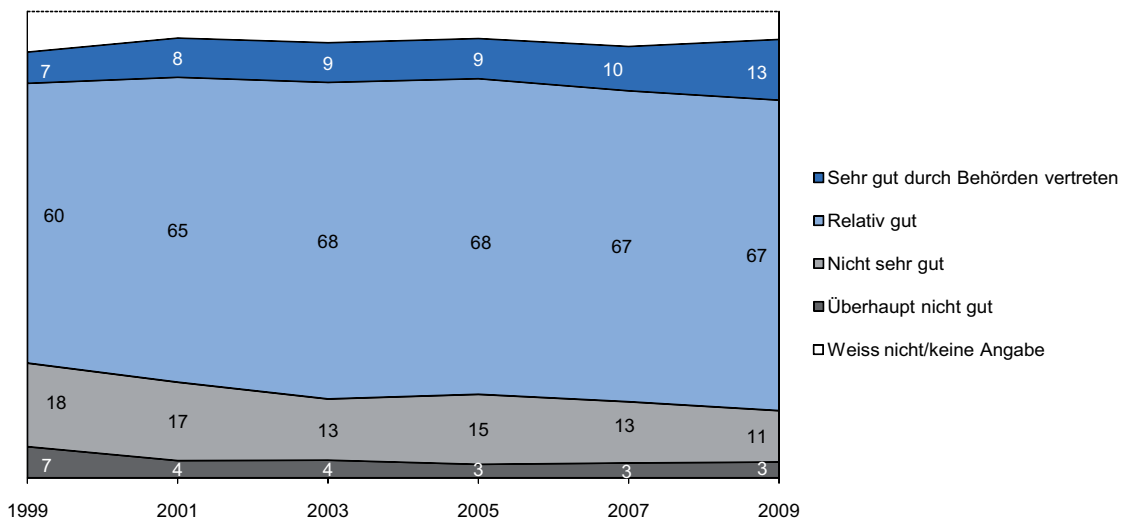
**Vertretung durch die Behörden**

Die Einschätzung, wie gut sich die Befragten von den Behörden, dem Gemeinde- und dem Stadtrat vertreten fühlen, ist im Vergleich zu den Vorjahren leicht positiver ausgefallen. Die laufende Befragung fiel praktisch mit dem Wahlkampf um das Stadtpräsidium zusammen. Insbesondere der Anteil der Befragten, die angeben, sich sehr gut vertreten zu fühlen, ist um 3 Pro-

zentpunkte gestiegen, wobei dies zum grösseren Teil auf die positive Zustimmung bei der Gruppe der Nicht-SchweizerInnen zurückgeführt werden kann (plus 8 Prozentpunkte gegenüber 2007, bezogen auf die Antwortkategorien «sehr gut» und «relativ gut»).

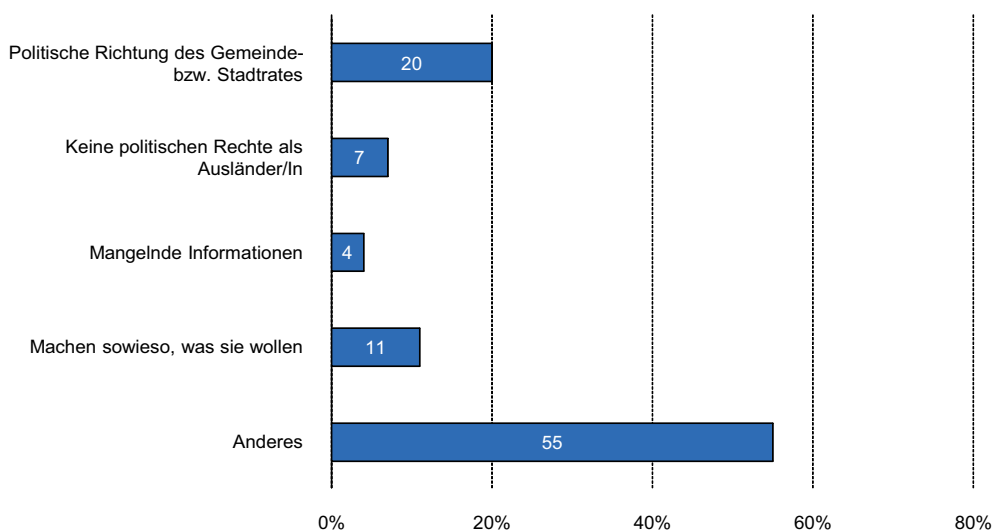
Von den Gründen, weshalb sich jemand als nicht sehr gut oder als überhaupt nicht gut vertreten fühlt, werden nur die «politische Richtung

**Grafik 69: Vertretung durch Behörden (Gemeinde- und Stadtrat) im Jahresvergleich**



**Grafik 70: Gründe weshalb nicht sehr gut bzw. überhaupt nicht gut durch die Behörden vertreten**

N=400, davon 15 Befragte Weiss nicht/Keine Angaben

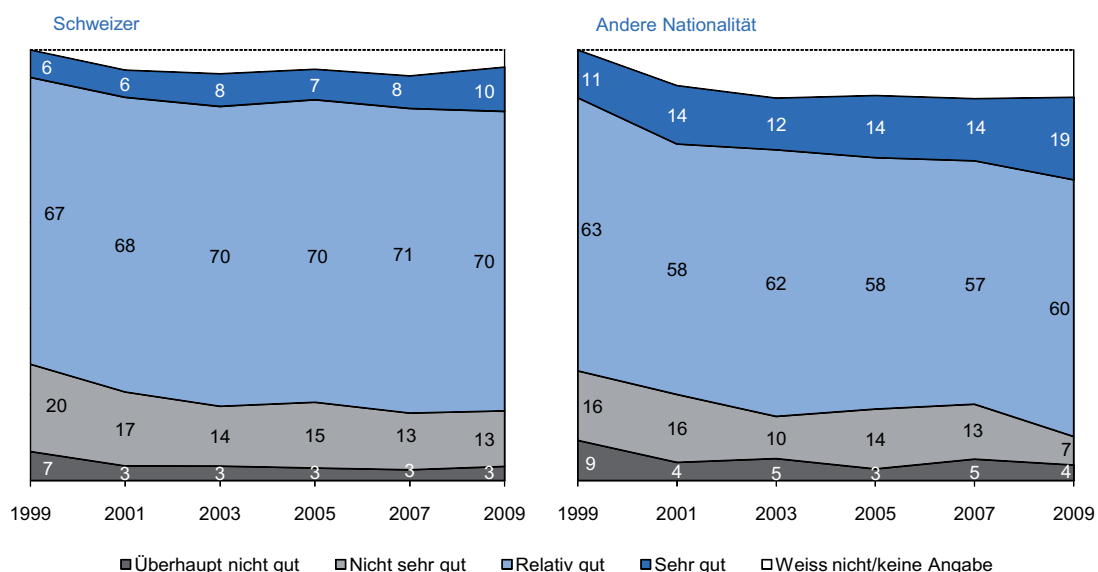


des Gemeinde- bzw. Stadtrates» sowie «Machen sowieso, was sie wollen» von einer substantziellen Anzahl Befragter angegeben, andere Gründe wurden nur vereinzelt genannt (mit Fallzahlen N<30).

*Die ausländische Bevölkerung ist in Bezug auf die Behördenvertretung gespalten: Ein Teil fühlt sich sogar besser vertreten als die schweizerische Bevölkerung.*

Wenn die diesjährigen Ergebnisse auf die verschiedenen Bevölkerungsgruppen aufgeschlüsselt werden, kann ein deutlicher Unterschied zwischen SchweizerInnen und Nicht-SchweizerInnen festgestellt werden: Letztere fühlen sich mit 19 Prozent deutlich eher sehr gut vertreten als SchweizerInnen (mit lediglich 10%). Auch Eingebürgerte geben mit 18 Prozent öfters an, sich sehr gut vertreten zu fühlen als geborene Schweizer, von denen diese Antwort lediglich

**Grafik 71: Vertretung durch Behörden (Gemeinde- und Stadtrat) im Jahresvergleich nach Nationalität**



9 Prozent gewählt haben. Ein Unterschied kann auch zwischen den Einkommensklassen beobachtet werden: Der Anteil der sich nicht sehr gut vertreten fühlenden Befragten steigt kontinuierlich von 7 Prozent auf 19 Prozent in der höchsten Einkommensklasse. Tendenziell kritischer eingestellt sind auch diejenigen, die seit ihrer Geburt in Zürich wohnen (15% geben an, sich nicht sehr gut vertreten zu fühlen, im Gegensatz beispielsweise zu der Bevölkerungsgruppe, die in den letzten zehn Jahren zugezogen ist, welche sich nur zu 9% nicht sehr gut vertreten fühlt).

# 7 Vorgehen und Methode

## Konzept der Bevölkerungsbefragung

Die Bevölkerungsbefragung der Stadt Zürich wird seit nun zehn Jahren alle zwei Jahre durchgeführt, und stellt somit eine wertvolle Quelle sowohl für die Beurteilung der aktuellen Lage der Stadtbevölkerung und -verwaltung als auch für Vergleiche über die Zeit dar. Sie ist konzipiert als Personenbefragung mit einem in jeder Bevölkerungsbefragung gleichbleibenden, sich wiederholenden Teil, der den Zeitvergleich ermöglicht. Dank der Abstimmung bestimmter Fragen mit Bevölkerungsbefragungen anderer Schweizer Städte kann zudem ein Vergleich durchgeführt werden.

Zweitens beinhaltet die Bevölkerungsbefragung weitere Abschnitte mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunktthemen. In früheren Bevölkerungsbefragungen waren dies bauliche und gesellschaftliche Veränderungen (2007), Nachbarschaft sowie Einkaufs- und Freizeitverhalten (2005), Lebensqualität (2003), Zusammenleben der ausländischen und schweizerischen Bevölkerung (2001) sowie Wohnen und Leben im Quartier (1999). In der diesjährigen Bevölkerungsbefragung wird der Schwerpunkt in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt auf das Thema Verkehr gelegt, weiteres Thema ist die 2000-Watt-Gesellschaft. Ausserdem wurde das Thema Wohnen, insbesondere Mietpreise und subjektive Einschätzungen, nach 2003 in diesem Jahr erneut erhoben.

## Wer wird befragt?

Die Ausarbeitung des Fragebogens sowie die Auswertung und Berichterstattung werden durch Stadtentwicklung Zürich gemacht, die Datenanalyse erfolgt nach den gängigen statistischen Methoden. Die eigentliche Befragung wurde zwischen dem 4. März und dem 15. April 2009 mittels telefonischen CATI-Interviews durch das LINK Institut für Markt- und Sozialforschung durchgeführt. Insgesamt wurden 2501 Personen mit einer durchschnittlichen Interviewzeit von 32.5 Minuten befragt.

Die Grundgesamtheit der Befragung umfasst alle volljährigen, seit mindestens einem Jahr in der Stadt Zürich wohnhaften und gemeldeten Personen mit Schweizer Bürgerrecht oder der Aufenthaltsbewilligung B oder C. Die Befragung konnte auf Deutsch (91.7%), auf Italienisch (3.1%), Spanisch (1.5%), Serbisch-Kroatisch-Bosnisch (1.2%) und in diesem Jahr erstmals auch auf Portugiesisch (0.9%) oder Englisch (1.6%) durchgeführt werden. Nicht in der Grundgesamtheit sind demnach insbesondere unter 18-Jährige sowie in der Schweiz nicht gemeldete Personen. Ausserdem fallen Befragte, mit denen das Interview nicht in einer der angebotenen Sprachen bzw. aus anderen sprachlichen Gründen geführt werden kann, aus der Stichprobe, diese machen 2009 aber lediglich 3 Prozent der Stichprobe aus (vgl. Tabelle Ausschöpfungsanalyse).

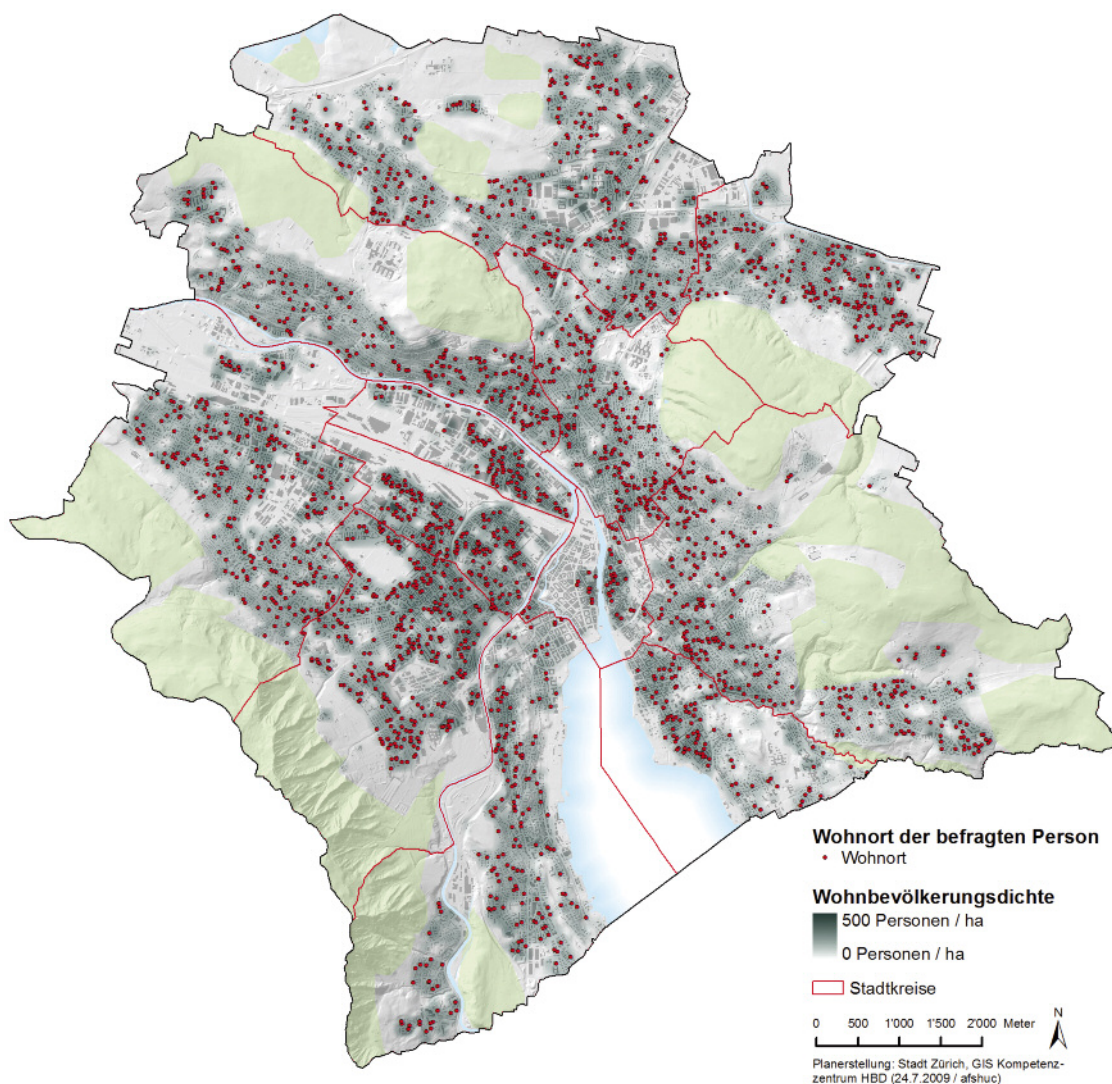
**Tabelle 14: Repräsentativität der Stichprobe**

	Merkmal	Grundgesamtheit N = 294'179	Stichprobe N = 2501
Altersgruppe	18 bis 29 Jahre	18.5%	15.1%
	30 bis 59 Jahre	54.6%	55.2%
	60+ Jahre	26.9%	29.7%
Geschlecht	Frau	51.6%	51.9%
	Mann	48.4%	48.1%
Nationalität	Schweiz	72.3%	70.9%
	Andere Nationalität	27.7%	29.1%

Die Ziehung der geschichteten Zufallsstichprobe erfolgte aus dem Personendatenregister des Bevölkerungsamtes durch Organisation und Informatik der Stadt Zürich. Der Stichprobenplan

zielt auf eine repräsentative Personenstichprobe, wozu insgesamt 92 Quotenzellen für die 23 Quartiere mit je vier Quotenzellen für Schweizer, Schweizerinnen, Ausländer und

**Grafik 72: Wohnorte der befragten Personen**





Ausländerinnen nach Alterskategorien gebildet wurden. Ausgewählt wurden rund 6300 Personen, davon konnten in 40 Prozent der Fälle Interviews realisiert werden, was leicht unterhalb der Nettoausschöpfungsrate der letzten Bevölkerungsbefragung (42%) liegt. Die Übereinstimmung der Stichprobe mit der Grundgesamtheit anhand der Altersgruppen, Geschlecht und Herkunft (Schweiz resp. andere Nationalität) kann als gut bezeichnet werden.

Der grösste Ausfall ergab sich wie bis anhin wegen nicht erudierbaren Telefonnummern bzw. Problemen mit den gefundenen Nummern (27%). Der Ausfall durch Nicht-Erreichbarkeit trotz bis zu 15 Kontaktversuchen oder mehr liegt bei tiefen 4 Prozent. Die Verweigerungsquote liegt mit 8 Prozent unter derjenigen der Bevölke-

rungsbefragung von 2007 (11%). Sprachbedingt nicht befragbar waren nur noch 3 Prozent (2007: 5%), weitere Ausfallgründe sind gesundheitlicher Natur bzw. können auf das Alter zurückgeführt werden (3%), methodischer Art (Quotenzelle bereits voll/offene Kontakte/Termine: 12%) oder sind übriger Art (3%).

Die Akzeptanz der Bevölkerungsbefragung kann als sehr gut bezeichnet werden: Nur 9 Prozent der Befragten antworten auf die Frage, was sie von solchen Befragungen der EinwohnerInnen der Stadt Zürich halten, mit wenig sinnvoll und 1 Prozent mit überhaupt nicht sinnvoll, 90 Prozent der Befragten bezeichnen solche Befragungen dagegen als sinnvoll oder als sehr sinnvoll.

**Tabelle 15: Ausschöpfungsanalyse**

	2009	2007	2005	2003	2001	1999
Ausgangsstichprobe (=100%)	6328	5965	6026	5511	6007	3800
Keine Telefonnummer gefunden	21%	20%	19%	14%	25%	17%
Telefonnummer-Problem (mit gefundener Nummer)	6%	6%	5%			
Nicht erreicht (offene Kontakte/Termine/ Quotenzelle bereits voll)	12%	5%	11%	12%	10%	6%
Verweigerungen	8%	11%	10%	15%	14%	11%
Zielperson bis Befragungsende nicht erreichbar	4%	7%	5%	4%	2%	3%
Zielperson aus Gesundheits-/Altersgründen nicht befragbar	3%	3%	3%	3%	1%	2%
Zielperson sprachbedingt nicht befragbar	3%	5%	3%	4%	4%	3%
Zielperson aus anderen Gründen nicht befragbar	3%	1%	2%	3%	2%	4%
Realisierte Interviews	40%	42%	42%	45%	42%	54%
auf Deutsch	91.7%	93.9%	94.1%	96.3%	94.5%	93.1%
auf Italienisch	3.1%	3.8%	3.5%	2.4%	3.8%	4.5%
auf Spanisch	1.5%	0.9%	1.3%	0.6%	1.1%	1.0%
auf Serbisch-Kroatisch-Bosnisch	1.2%	1.4%	1.1%	0.7%	0.6%	0.9%
auf Englisch	1.6%	-	-	-	-	0.5%
auf Portugiesisch	0.9%	-	-	-	-	-

# Literaturhinweise

Bundesamt für Statistik (2007): Mobilität in der Schweiz – Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Bundesamt für Raumentwicklung, BFS.

[www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)

Statistik Stadt Zürich (2009): Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 2009. Stadt Zürich, Präsidialdepartement.

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

Stadtentwicklung Zürich: Bevölkerungsbefragungen der Stadt Zürich: 1999, 2001, 2003, 2005, 2007. Stadt Zürich, Präsidialdepartement.

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



