



Stadt Zürich

Mobilität in Zahlen 2012/1

Befragungen

Die Mobilität der
Stadtzürcher Wohnbevölkerung



Stadtverkehr
2025 Zürich
macht vorwärts

Impressum

Herausgeberin

Stadt Zürich
Tiefbauamt, Mobilität + Verkehr
www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet

Projektleitung

Willi Dietrich, Tiefbauamt

Datenanalyse

Simon Villiger, Statistik Stadt Zürich

Redaktion

Simon Villiger, Statistik Stadt Zürich
Willi Dietrich, Tiefbauamt

Gestaltung, Satz und Layout

dreh gmbh, Zürich

Fotografie

Regula Ehrliholzer, dreh gmbh, Zürich

Druck

FO-Fotorotar, Egg

Auflage: 1200 Ex.

©2012 Stadt Zürich

Beteiligte Ämter

Tiefbauamt Stadt Zürich

Mobilität + Verkehr
Werdmühleplatz 3
8001 Zürich

Telefon: 044 412 27 22

<http://www.stadt-zuerich.ch/taz>

Statistik Stadt Zürich

Napfgasse 6
8001 Zürich

Telefon: 044 412 08 00

<http://www.stadt-zuerich.ch/statistik>

Inhalt

Einleitung	4
1 Die Erhebung	4
2 Verkehrsmittelwahl von 2005 bis 2010	5
3 Fahrzeugpark und öV-Abonnemente	6
4 Verkehrsmittel im Einsatz	10
Glossar	14
Quellen	14

Einleitung

In der Reihe «Mobilität in Zahlen» erscheinen seit 2010 Publikationen zu Kennwerten, Verkehrszählungen oder Befragungen, die einen Überblick über Stand und Entwicklung im Fuss- und Veloverkehr sowie im motorisierten und öffentlichen Verkehr in der Stadt Zürich geben. Sie basieren jeweils auf den neuesten Daten zur Mobilität.

Die vorliegende Publikation «Mobilität in Zahlen – Befragungen» widmet sich der Mobilität der Stadtzürcher Wohnbevölkerung, die einen wichtigen Teil der mobilen Personen in der Stadt Zürich ausmacht. Im Vordergrund stehen Themen wie der Besitz und die Verfügbarkeit der Verkehrsmittel, der Motorisierungsgrad der Stadtbevölkerung, die für die unterschiedlichen Zwecke unternommenen Wege und Etappen sowie Distanzen und der Zeitaufwand für die Mobilität. Als Datengrundlage wurde der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010» verwendet. Diese Befragung wird seit 1974 alle 5 Jahre vom Bund durchgeführt und erlaubt, die bestimmenden Trends und Kennwerte der Mobilitätsentwicklung im Zeitverlauf abzubilden.

Die nächste Publikation in der Reihe «Mobilität in Zahlen – Befragungen» erscheint zum Thema Ziel-/Quellverkehr und Pendlerverkehr.

Die Erhebung

1

Die Erhebungsmethode für die zurückgelegten Wege beruht auf dem Etappenkonzept: Ort und Zeitpunkt von Etappenstart und -ziel, Verkehrsmittel, Distanz, Dauer und Zweck jeder Etappe werden festgehalten und rückwirkend zu Wegen zusammengeführt. Dabei bestimmt die Tätigkeit am Schluss der letzten Etappe den Wegzweck. Dieses Konzept kann beispielhaft dargestellt werden. (G_1)

Die eigentliche Befragung erfolgte mittels computergestützten telefonischen Interviews. Diese Technik ermöglicht es, sämtliche Informationen ohne aufwendige Nachbearbeitung zu speichern und Unklarheiten noch während des Gesprächs zu bereinigen.

Der Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) ist für die gesamte Wohnbevölkerung ab 6 Jahren und deren zurückgelegte Wege repräsentativ. Der Stichtag für die Befragung ist jeweils der dem Interview vorangegangene Tag. Mit der Befragung werden wichtige Aspekte der Mobilität abgebildet und eine umfangreiche Datensammlung zu folgenden Themen erstellt:

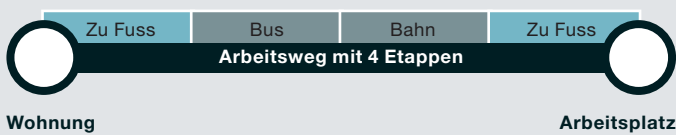
- Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Abonnementen des öffentlichen Verkehrs
- Anzahl, Distanz und Zweck der zurückgelegten Wegstrecken
- Am Stichtag benutzte Verkehrsmittel
- Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen
- Einstellungen zur Verkehrspolitik

Der im Folgenden dokumentierte Mikrozensus Mobilität und Verkehr, Erhebungsjahr 2010, wurde vom Bundesamt für Statistik in enger Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung durchgeführt. Entsprechend der Fortschritte in der Erhebungstechnik wurde die Stichprobe seit 1974 kontinuierlich erhöht und umfasste im Jahr 2010 in der ganzen Schweiz 59971 Haushalte, 62868 Zielpersonen mit 210048 protokollierten Wegen im Inland, beziehungsweise 310193 Etappen. Die Stadt Zürich hat zusammen mit anderen Städten und Kantonen die Stichprobe für ihr Gebiet erhöht. Insgesamt nahmen 2390 Zürcherinnen und Zürcher an der Befragung teil. Die Zahl der dabei erfassten Wege beläuft sich auf 10269. Weitere Zielpersonen, die ausserhalb der Stadt Zürich wohnhaft und im Zürcher Stadtverkehr unterwegs waren, ergänzen die zugrunde liegende Stichprobe mit 6079 zusätzlichen Wegen.

Verkehrsmittelwahl von 2005 bis 2010

2

G_1 Weg- und Etappenkonzept des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» am Beispiel Arbeitsweg, 2010 [1]

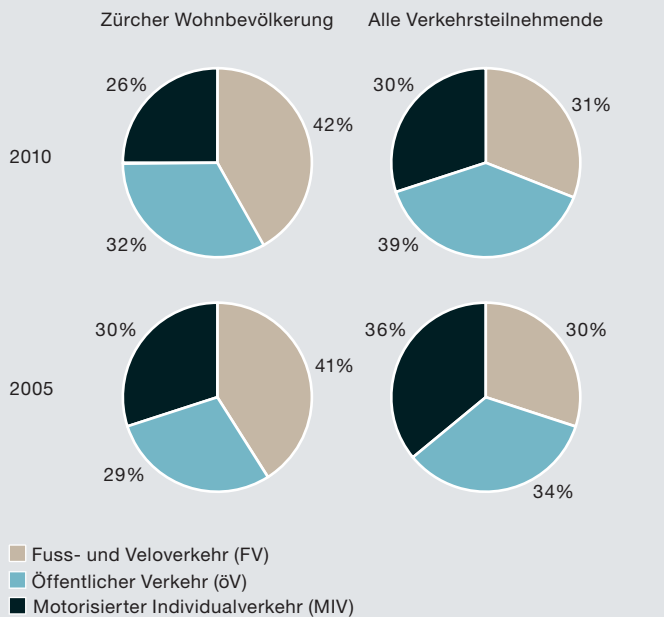


Da der Mikrozensus Mobilität und Verkehr alle fünf Jahre in derselben Form durchgeführt wird, ist er geeignet, Auskunft über die Entwicklung der Mobilität im Zeitverlauf zu geben.

Die Zürcher Wohnbevölkerung hat zwischen den Jahren 2005 und 2010 im öffentlichen Verkehr ihren Weganteil um drei Prozentpunkte erhöht, von 29 auf 32 Prozent. (G_2) Gleichzeitig nahm der motorisierte Individualverkehr um den gleichen Anteil ab. Beim Fuss- und Veloverkehr liegt der entsprechende Weganteil seit 2005 knapp über 40 Prozent. (G_2) Wie schon im Jahr 2005 entfallen dabei rund 6 Prozent auf den Veloanteil. Bei steigender Bevölkerungszahl bedeutet auch dies eine Verkehrszunahme aufgrund der Fuss- und Velowege.

Zieht man den gesamten Stadtverkehr in Betracht, also alle Verkehrsteilnehmenden, ungeachtet ihres Wohnortes innerhalb oder ausserhalb der Stadt Zürich, so kann man zwischen 2005 und 2010 die gleiche Tendenz zur Verschiebung Richtung öffentliche Transportleistungen feststellen. Der Anteil Fuss- und Velowege ist aus dieser Sicht des Gesamtverkehrs jedoch um zehn Prozentpunkte kleiner und liegt bei rund 30 Prozent. Bei diesem Zeitvergleich muss beachtet werden, dass im Erhebungsjahr 2010 mehrere Grossbaustellen grosse Einschränkungen für den Verkehr bewirkten (Sanierung Hardbrücke, flankierende Massnahmen zur Westumfahrung, Umbau der Pfingstweidstrasse und Bau des neuen Trams Zürich West). Eine abschliessende Beurteilung dieser Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten wird erst der nächste Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 erlauben.

G_2 Benutzte Verkehrsmittel: Zürcher Wohnbevölkerung und alle Verkehrsteilnehmenden im Stadtverkehr (Binnen-, Quell-, Zielverkehr), 2010 und 2005 [1]



Fahrzeugpark und öV-Abonnemente

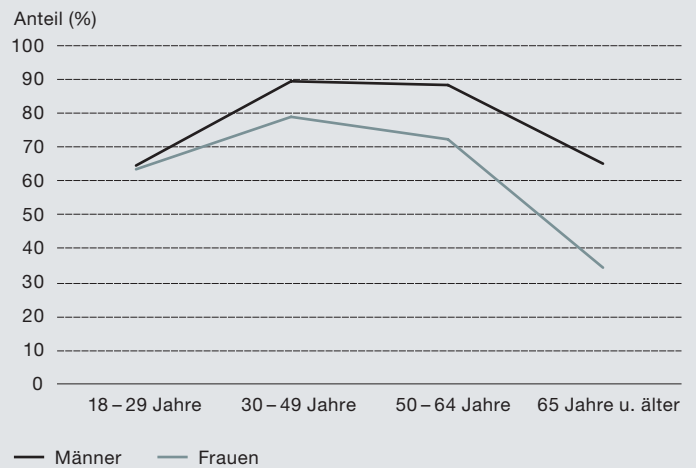
3

Zum Losfahren sind nebst Fahrzeugen auch Führerscheine, Billette oder Abonnemente erforderlich. Sind diese Zugangsberechtigungen vorhanden, werden die entsprechenden Verkehrsmittel auch benützt.

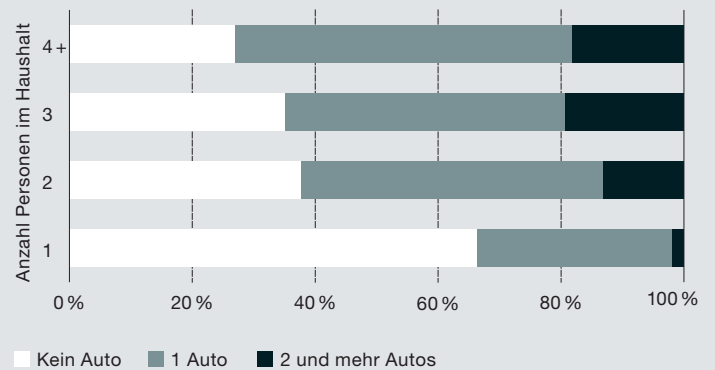
Beinahe drei Viertel der befragten Zürcherinnen und Zürcher besitzen einen Führerschein für Personenkraftwagen. Bei jüngeren Personen gibt es keine geschlechtsspezifischen Unterschiede. Im mittleren und höheren Alter besitzen Frauen deutlich weniger häufig den Führerschein als Männer. (G_3)

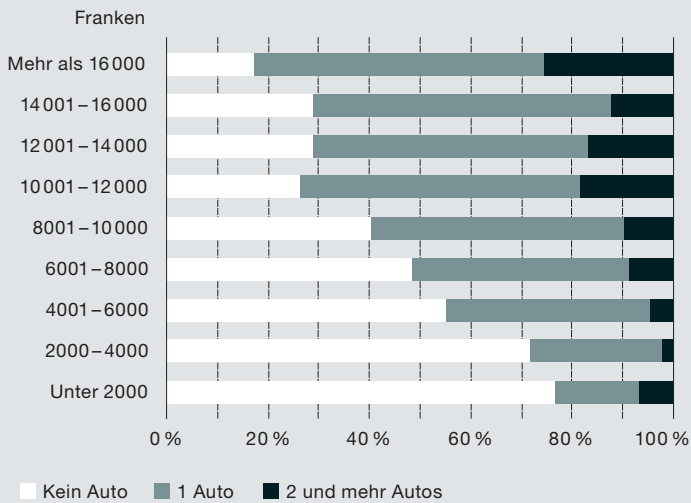
Beinahe die Hälfte (48,3%) der Stadtzürcher Haushalte verfügt über kein eigenes Auto. 42,1 Prozent haben ein, 9,6 Prozent zwei oder mehr Autos. Die Daten zeigen einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Autobesitz und Haushaltgröße: 66 Prozent der Einpersonenhaushalte besitzen kein Auto. Dagegen verzichtet nur etwas mehr als ein Drittel der Zweipersonenhaushalte auf ein Auto. Sieben von zehn Haushalten mit vier und mehr Personen haben mindestens ein Auto, rund jeder fünfte derartige Haushalt sogar zwei oder mehr. (G_4)

G_3 Führerschein nach Geschlecht und Alter, 2010 [1]



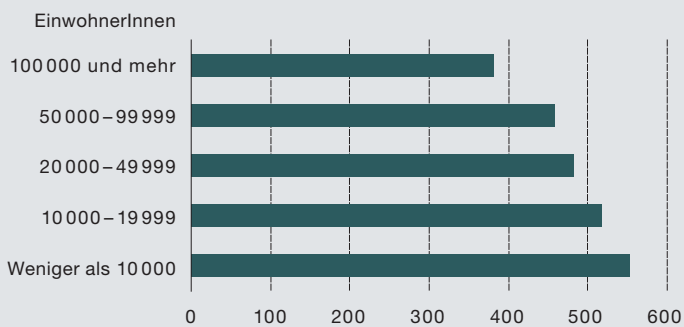
G_4 Anzahl Autos nach Haushaltsgröße, 2010 [1]



G_5 Anzahl Autos nach Haushaltseinkommen, 2010 [1]

Ebenso deutlich ist der Zusammenhang zwischen dem monatlichen Haushaltseinkommen und dem Autobesitz. Rund drei Viertel der Haushalte mit einem sehr tiefen Einkommen von weniger als 2000 Franken pro Monat haben kein Auto. Bereits ab einem Haushaltseinkommen von 4000 Franken hat beinahe die Hälfte ein Auto. Jeder fünfte Haushalt, der monatlich über mehr als 10000 Franken verfügt, hat sogar zwei oder mehr Autos. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Haushaltseinkommen mit der Zahl der Personen zusammenhängt, die zusammenleben. (G_5)

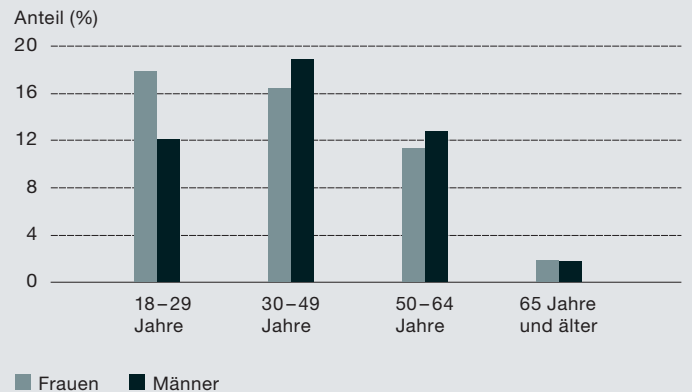
Die dritte untersuchte Bestimmungsgrösse für den Autobesitz ist der Wohnort. (G_6) Der Motorisierungsgrad (Anzahl Personenwagen auf 1000 EinwohnerInnen) ist in kleinen Gemeinden wesentlich höher als in grossen Städten. Dies hängt mit dem besseren öV-Angebot in den Grossstädten zusammen. Ebenfalls ist der Anteil der Einpersonenhaushalte in den Städten höher als in ländlichen Gemeinden. In der Stadt Zürich sind 368 Personenwagen pro 1000 EinwohnerInnen und Einwohner gemeldet. Dieser Wert entspricht fast genau dem Mittelwert der sechs Schweizer Grossstädte Basel, Bern, Genf, Lausanne, Winterthur und Zürich.

G_6 Personenwagen pro 1000 EinwohnerInnen nach Gemeindegrössenklasse, 2010 [2]

Wenn das Auto nur selten benötigt wird, bietet Carsharing eine kostengünstige und praktische Alternative zum Autobesitz. 14 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher mit Führerausweis sind Carsharing-Nutzer. (G_7) Diese Möglichkeit findet zunehmend Zuspruch. So hat Mobility Carsharing als Marktführer die Kundenzahl in der Stadt Zürich von 2005 bis 2010 während der vergangenen fünf Jahre um rund 40 Prozent auf 22000 steigern können. (G_8) Viele Frauen und Männer im mittleren Alter nutzen diese Form der individuellen Mobilität. Bei den jüngeren Personen ist der Anteil der Frauen wesentlich höher als derjenige der Männer. (G_7)

Das zweite wichtige Individualverkehrsmittel neben dem Auto ist das Velo. Insbesondere für Kinder und Jugendliche ist es das wichtigste immer verfügbare Verkehrsmittel. In zwei Dritteln der Zweipersonenhaushalte steht mindestens ein betriebsbereites Velo. Die Zahl der Velos steigt mit der Zahl der Haushaltsmitglieder. Mehr als 90 Prozent der Kinder und Jugendlichen haben die Möglichkeit, sich per Velo fortzubewegen. Bis zum 50. Altersjahr bleibt der Wert ähnlich hoch. Anders sieht es bei Personen im Pensionsalter aus: Hier steht nur noch rund 20 Prozent der Frauen beziehungsweise 40 Prozent der Männer ein Velo uneingeschränkt zur Verfügung. Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass 63 Prozent der Zürcher Haushalte mindestens ein Velo besitzen; im Durchschnitt ergibt sich ein Wert von 1,4 Velos pro Haushalt. (G_9)

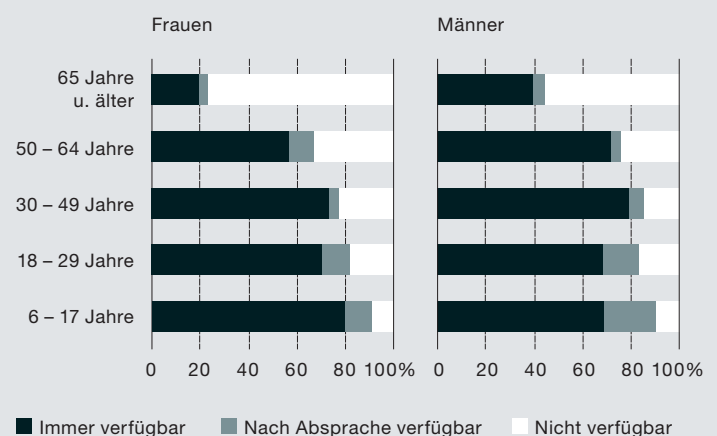
G_7 Zürcher Kunden einer Carsharing-Organisation nach Geschlecht und Alter (nur Personen mit Führerschein A), 2010 [1]



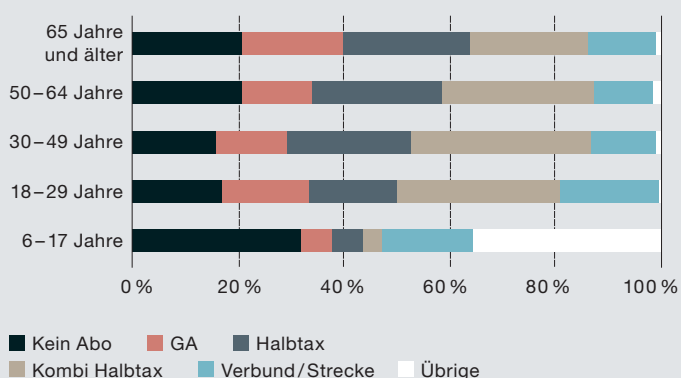
G_8 Kunden von Mobility Carsharing, 2005 - 2010 [3]



G_9 Verfügbarkeit Velo nach Geschlecht und Alter, 2010 [1]



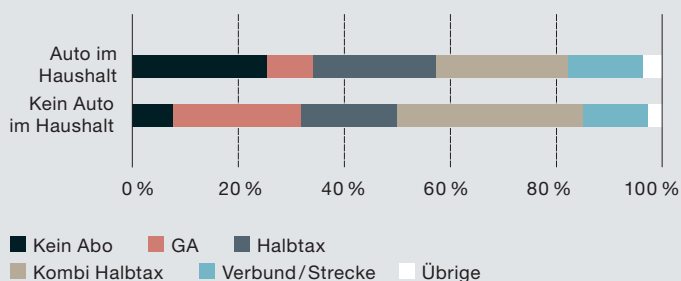
G_10 Abonnemente des öffentlichen Verkehrs nach Alter, 2010 [1]



Die Stadt Zürich verfügt über ein ausgezeichnetes Liniennetz des öffentlichen Verkehrs (öV). 81 Prozent der Zürcher Bevölkerung besitzen denn auch ein öV-Abo. Im Jahre 2005 waren es noch 74 Prozent. [4] Am häufigsten vertreten ist dabei die Kombination von Halbtax mit anderen Abonnements. (G_10) Das Halbtax-Abo ist bei allen Altersgruppen über 18 Jahren stark verbreitet. Allerdings wird es bei älteren Menschen in der Altersklasse «65plus», aber auch in der Altersklasse «18 bis 29 Jahre» oft durch ein Generalabonnement (GA) ersetzt. 19 Prozent der Stadtzürcher Bevölkerung ab 65 Jahren verfügen so über eine fast uneingeschränkte Mobilität im Schweizer Liniennetz.

Der Anteil der Personen, die kein Abonnement für den öffentlichen Verkehr besitzen, ist in Haushalten mit Autos wesentlich höher (34,5%) als in solchen ohne (8,6%). Rund jede zehnte befragte Person in Autohaushalten besitzt auch ein GA. Der entsprechende Wert für die Zürcherinnen und Zürcher, die kein Auto besitzen, liegt deutlich höher, nämlich bei einem Viertel. (G_11)

G_11 Abonnemente des öffentlichen Verkehrs nach Verfügbarkeit Auto (nur Personen mit Führerschein), 2010 [1]



Verkehrsmittel im Einsatz

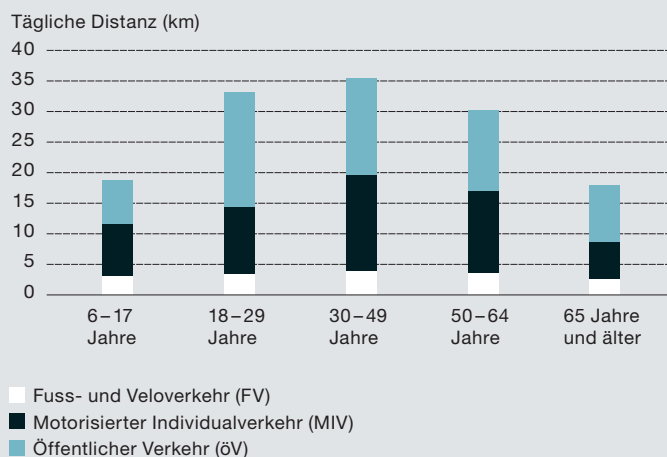
4

Mobilität ermöglicht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Dabei wird der grösste Teil der Wege zu Freizeit-zwecken zurückgelegt. Bei den Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Zürich liegt der Wegzweck Arbeit an dritter Stelle, dicht hinter dem Wegzweck Einkauf und Besorgungen (z. B. Arztbesuch, Zustellung). Weniger umfangreich sind die Wegzwecke Ausbildung und geschäftliche Tätigkeit. (G_20) An einem durchschnittlichen Verkehrstag sind 90 Prozent der Zürcher Bevölkerung mobil, d.h. sie verlassen mindestens ein Mal das Haus. Im Folgenden werden die Wege, welche die Zürcherinnen und Zürcher dabei täglich zurücklegen, aufgrund der verwendeten Fahrzeuge, der Distanz und der Verkehrszwecke charakterisiert.

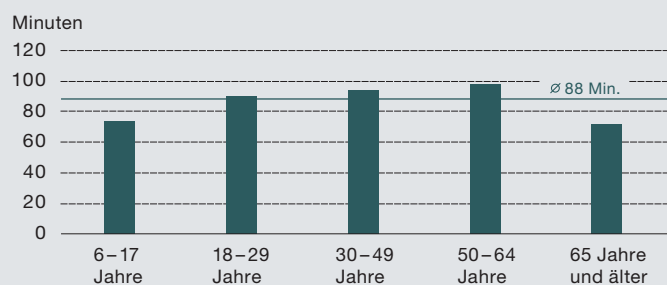
Die Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich legen durchschnittlich jeden Tag eine Distanz von 30,1 Kilometer zurück und sind dabei 88 Minuten unterwegs (ohne Umsteige- und Wartezeiten). Die entsprechenden Mittelwerte für die Schweiz betragen 83 Minuten durchschnittliche tägliche Unterwegszeit bzw. 36,7 km Wegdistanz pro mobile Person und Tag. In Zürich beträgt die von den mobilen Personen durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz zu Fuss und mit dem Velo 3,6 Kilometer, im motorisierten Individualverkehr 12,2 Kilometer, im öffentlichen Verkehr 13,9 Kilometer und mit anderen Verkehrsmitteln wie Car, Schiff, Taxi und fahrzeugähnlichen Geräten 0,4 Kilometer. Am kürzesten sind die täglichen Verkehrswege der Kinder und Jugendlichen bis 17 Jahre und der Pensionierten. (G_13) Die Verteilung der Schulhäuser in der Stadt Zürich ermöglicht den meisten Schülerinnen und Schülern der Primarstufe einen sehr kurzen Schulweg von weniger als 15 Minuten. Erst ab der Oberstufe müssen teilweise längere Schulwege in Kauf genommen werden. (G_14) Im Vergleich zum Erhebungsjahr 2005 ist der Anteil an Schulwegen > 30 Minuten gewachsen (rund 5%).

Der Weg zur Arbeit beziehungsweise längere Ausbildungswege erklären den Sprung der zurückgelegten Distanzen zwischen den Kategorien «6 bis 17 Jahre» und «18 bis 29 Jahre». Nach dem Austritt aus dem Berufsleben sorgt das Wegfallen der Arbeitswege für eine Abnahme der durchschnittlichen Wegstrecken. Obwohl sie wesentlich kürzere Strecken zurücklegen, sind Kinder im Durchschnitt beinahe gleich lange unterwegs wie Erwachsene. Der Grund ist, dass Kinder viel häufiger zu Fuss unterwegs sind. (G_13)

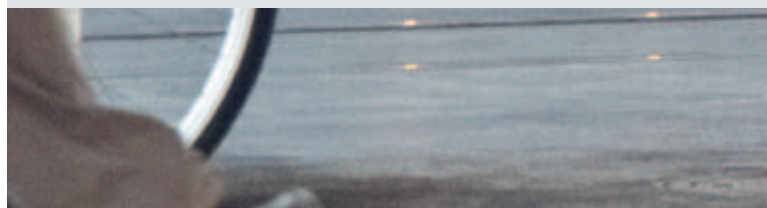
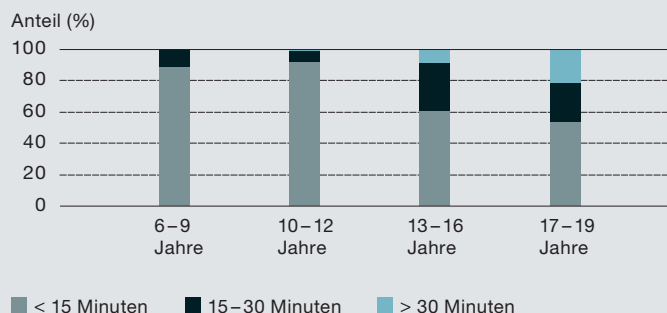
G_12 Täglich zurückgelegte Etappen-Distanz nach Alter und Verkehrsmittel, 2010 [1]



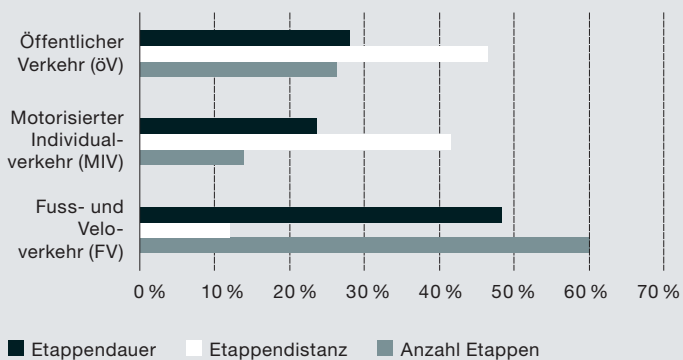
G_13 Tägliche Unterwegszeit nach Alter (ohne Warte- und Umsteigezeiten), 2010 [1]



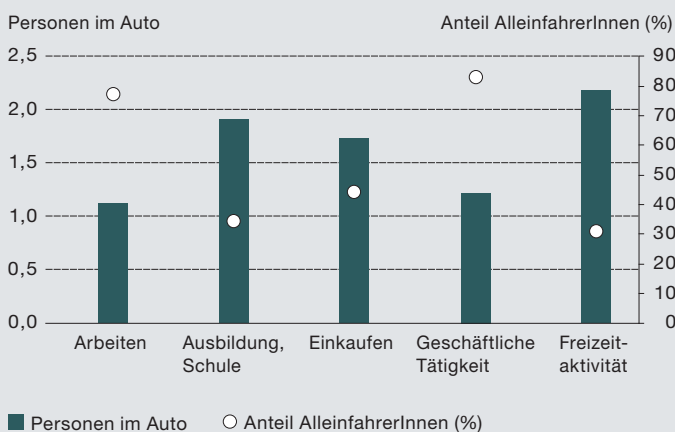
G_14 Unterwegszeit zur Schule (ohne Warte- und Umsteigezeiten) Kinder und Jugendliche nach Alter, 2010 [1]



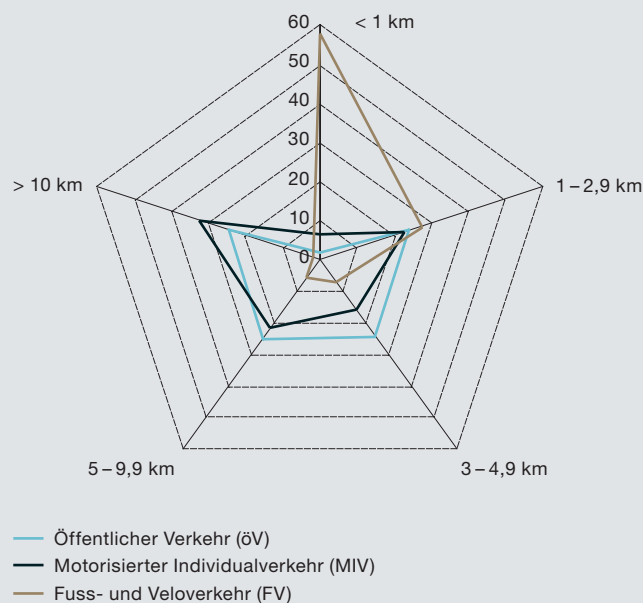
G_15 Täglich zurückgelegte Etappen: Dauer, Distanz und Anzahl nach Verkehrsmittel, 2010 [1]



G_16 Besetzungsgrad des Autos nach Zweck, 2010 [1]



G_17 Distanzprofil der täglich zurückgelegten Wege nach Hauptverkehrsmittel (in Prozent), 2010 [1]



Die Zürcherinnen und Zürcher profitieren vom – auch im internationalen Vergleich – herausragenden Angebot des öffentlichen Verkehrs (öV). Es ist daher nicht erstaunlich, dass sie beinahe 47 Prozent der Distanz mit dem öV zurücklegen. (G_15)

Weitere 42 Prozent der Gesamtdistanz legt die Zürcher Bevölkerung mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück. Im Vergleich zur Mikrozensus Erhebung 2005 sind die relativen Prozentanteile von Etappendistanz und Etappendauer im Jahr 2010 grösser, und dies beim öffentlichen Verkehr wie auch beim Velo- und Fussverkehr. Beim motorisierten Individualverkehr sind die entsprechenden Anteile tendenziell rückläufig. [4]

Wenn Zürcherinnen und Zürcher mit dem Auto unterwegs sind, befinden sich im Durchschnitt 1,8 Personen im Fahrzeug. Dieser relativ hohe Wert kommt durch die vielen Fahrten in der Freizeit zustande, bei denen durchschnittlich 2,2 Personen mitfahren. (G_16) Auf dem Weg zur Arbeit oder auf geschäftlichen Fahrten ist das Auto aber in den meisten Fällen nur mit einer Person besetzt (Anteil AlleinfahrerInnen 77 % beziehungsweise 83 %).

Der Fuss- und Veloverkehr hat an der gesamthaft zurückgelegten Distanz lediglich einen Anteil von 12 Prozent. Anders präsentiert sich das Bild, wenn nicht die zurückgelegte Distanz, sondern die aufgewendete Zeit beziehungsweise die Zahl der einzelnen Etappen betrachtet wird: Beinahe die Hälfte der Zeit und 60 Prozent der Etappen entfallen auf den Fuss- und Veloverkehr, wobei der Fussverkehr quantitativ wichtiger ist als der Veloverkehr. Dem Fussverkehr kommt eine tragende Rolle zu. Er verbindet die verschiedenen Verkehrsmittel, beispielsweise um vom Tram zum Bahnhof zu gehen oder vom Parkplatz zu einem Geschäft zu laufen und hält so das Verkehrssystem zusammen. Die englische Sprache kennt dafür die Formulierung «walking is the glue of the transport system».

Welches Verkehrsmittel benutzt wird, hängt neben der Verfügbarkeit mit der zurückgelegten Distanz zusammen. Beinahe 60 Prozent der Fuss- und Velowege sind kürzer als ein Kilometer, weitere 30 Prozent 1 bis 2,9 Kilometer lang. Dabei handelt es sich häufig um Wege über Mittag oder um Einkaufswege. Der MIV und der öV haben auf der Kurzdistanz <1 km eine geringe Bedeutung. Die Wege mit dem öffentlichen Verkehr verteilen sich zu gleichen Teilen auf die vier Distanzkategorien 1–2,9 km, 3–4,9 km, 5–9,9 km, >10 km. Beim Autoverkehr nimmt der Weganteil mit der Grösse der Distanzkategorie zu. Eine Ausnahme bildet der überaus hohe Weganteil in der kleinen Distanzkategorie 1–2,9 km. (G_17)

Wie zuvor erwähnt, ist die Freizeit der wichtigste Verkehrszweck. Beinahe die Hälfte der zurückgelegten Distanz beziehungsweise der aufgewendeten Zeit fallen für Freizeitaktivitäten an. (G_18) Rund 40 Prozent der Distanz in der Freizeit wird im Auto als Fahrer oder Mitfahrer, etwas mehr als 40 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. (G_19)

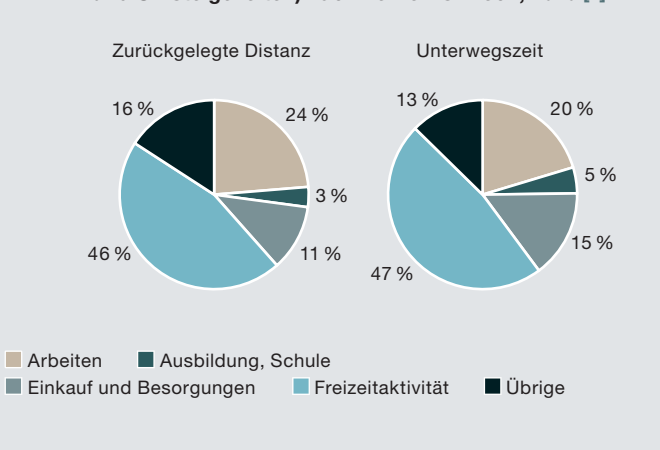
Viele der Befragten arbeiten auch in der Stadt Zürich oder gehen hier zur Schule. Daher sind die Anteile der Arbeits- beziehungsweise Ausbildungswege an der gesamthaft zurückgelegten Distanz mit 23,7 respektive 3,4 Prozent eher gering. Diese Wege werden häufig mit dem öV absolviert: Bahn, Tram und Bus haben auf den Arbeits- beziehungsweise Ausbildungswegen Anteile von 58 Prozent beziehungsweise 63 Prozent. (G_19)

Für Einkauf und Besorgungen wendet die Zürcher Wohnbevölkerung eine Wegdistanz auf, die nur halb so gross ist wie für die Arbeit. (G_18) Gut jeder zehnte zurückgelegte Kilometer entfällt auf den Zweck Einkaufen. Grund dafür ist die hohe Dichte der Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt Zürich.

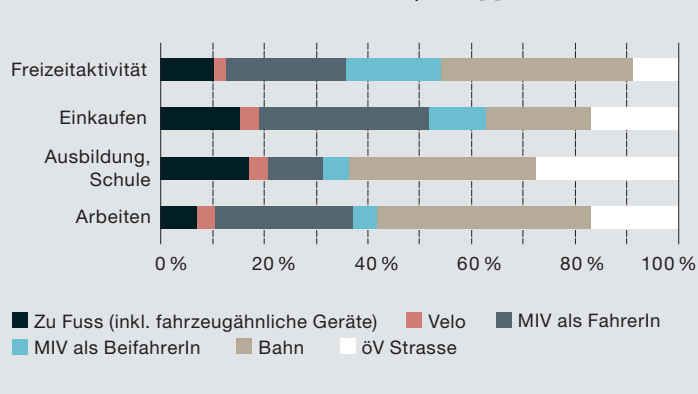
Die Zürcherinnen und Zürcher unternehmen pro Tag im Durchschnitt 3,4 Wege. Für Kinder und Jugendliche bis 17 Jahre ist die Schule/Ausbildung der wichtigste Verkehrszweck. (G_20) Wege zum Einkaufen werden insgesamt häufiger unternommen als solche zwecks Ausbildung, vor allem aber werden sie mit zunehmendem Alter häufiger.

Die geringsten Unterschiede zwischen den Altersgruppen bestehen beim wichtigsten Verkehrszweck, der Freizeit.

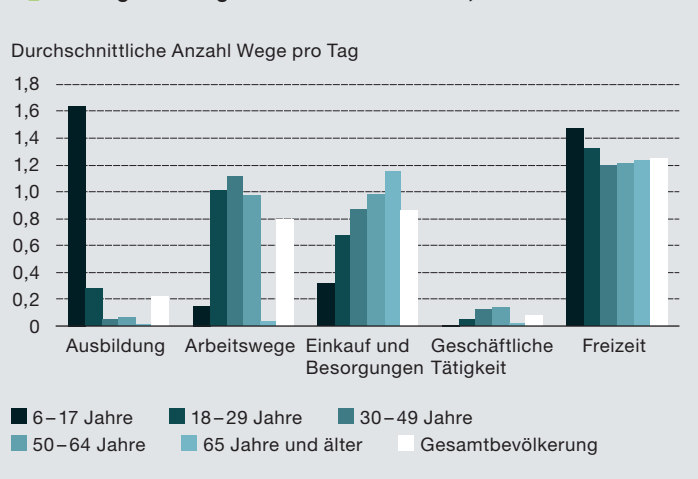
G_18 Zurückgelegte Distanz und Unterwegszeit (ohne Warte- und Umsteigezeiten) nach Verkehrszweck, 2010 [1]



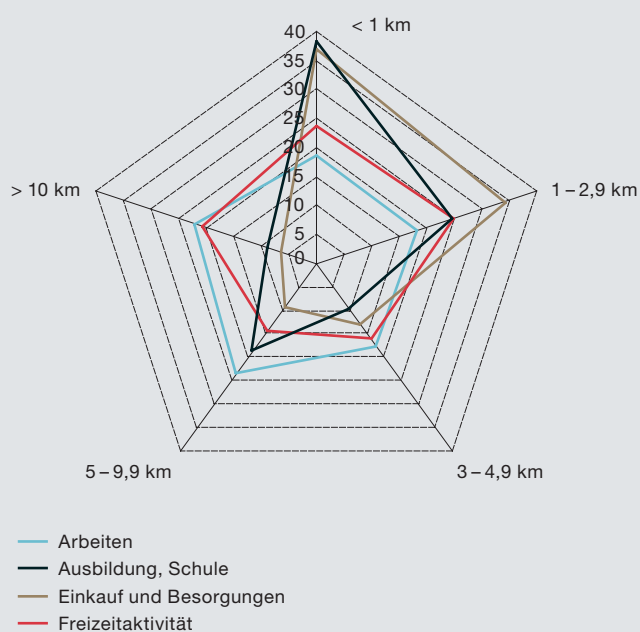
G_19 Täglich zurückgelegte Distanz nach Verkehrsmittel und Zweck, 2010 [1]



G_20 Tägliche Wege nach Alter und Zweck, 2010 [1]



G_21 Distanzprofil der täglich zurückgelegten Wege nach Verkehrszweck in Prozent, 2010 [1]



Zum Einkaufen und für Besorgungen werden meist kurze Wege unternommen. Nur 5 Prozent der Einkaufswege sind zwischen 5 und 10 Kilometer lang. (G_21) Die Ausbildungswege sind ebenfalls oft sehr kurz; dies gilt vor allem für Schülerinnen und Schüler der Volksschule.

Lange Wege von mehr als 10 Kilometern werden am häufigsten für die Arbeit oder in der Freizeit unternommen.



Etappe

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

Fuss- und Veloverkehr (FV)

Dem Fuss- und Veloverkehr gemeinsam ist der geringe Platzbedarf. Der Fussverkehr beinhaltet auch fahrzeugähnliche Geräte wie Tretroller, Kickboards usw.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der motorisierte Individualverkehr umfasst Personenwagen (Autos), Motorräder, Kleinmotorräder, Mofas, Lastwagen, Car, Taxi.

Öffentlicher Verkehr (öV)

Der öffentliche Verkehr umfasst Trams, Trolley- und Dieselbusse, Schiffe und Standseilbahnen, Postautos und den Zugverkehr.

Tagesdistanz

Durchschnittliche pro Person und Tag zurückgelegte Distanz (ohne nähere Angabe nur Wege im Inland).

Unterwegszeit

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

Verkehrszweck

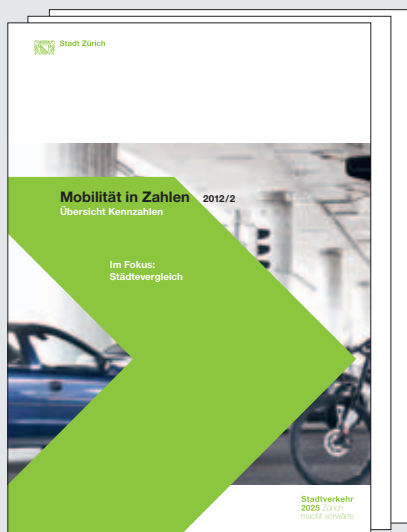
Der Verkehrszweck beschreibt, zu welchem Zweck eine Etappe beziehungsweise ein gesamter Weg unternommen wurde.

Weg

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

- [1] Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, Bundesamt für Statistik, Bundesamt für Raumentwicklung
- [2] Bundesamt für Strassen
- [3] Mobility Carsharing
- [4] Statistik Stadt Zürich, Mobilität und Verkehr, Analyse 5/2007

Die Reihe «Mobilität in Zahlen»



«Mobilität in Zahlen» Übersicht Kennzahlen

- Gibt einen Überblick über die neusten Kennwerte zur Gesamtmobilität, zu Fuss-, Velo-, Motorfahrzeug- und öffentlichem Verkehr
- Zeitreihen
- Basiert auf aktuellen Daten aus verschiedensten Quellen (z. B. Beobachtungen, Messungen, Modellen, Zählungen, Befragungen)
- Mit einem Fokus-Thema pro Ausgabe (z. B. Erreichbarkeiten, Städtevergleiche)

Erscheint alle 2 Jahre seit 2010



«Mobilität in Zahlen» Verkehrszählungen

- aktuelle Zähldaten zu allen Verkehrsmitteln (Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr (öV), motorisierter Individualverkehr (MIV))
- Auswertungen und Interpretationen der Zähldaten (z. B. Ganglinien, Verkehrsachsen- und Kordon-Analysen, Netzbelastungen)
- Mit einem Fokus-Thema pro Ausgabe (z. B. Wirkungsanalyse Westumfahrung)

Erscheint alle 2 Jahre ab 2012



«Mobilität in Zahlen» Befragungen

- Erhebungsergebnisse von Befragungen mit Schwerpunkt Mobilitätsverhalten
- Ergebnisse aus Befragungen zu Verhalten und Einstellungen betreffend Mobilität
- Vertiefte Auswertungen von repräsentativen Stichproben
- Interpretation ausgewählter Resultate (z. B. Zeit- und Gebietsvergleiche)
- Basiert auf Befragungen (z. B. Mikrozensus Mobilität und Verkehr, der alle 5 Jahre durchgeführt wird)

Fortlaufende Reihe, erscheint in unregelmässigen Abständen

AKTUELL

