



5/2007

Erster Überblick über den Mikrozensus 2005
zum Verkehrsverhalten für die Stadt Zürich

MOBILITÄT UND VERKEHR

→ Mensch und Gesellschaft

→ Raum und Umwelt

Wirtschaft und Arbeit

INHALT

	ZUSAMMENFASSUNG	3
1	EINLEITUNG	3
2	MOTORFAHRZEUGE UND ABONNEMENTE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS	4
3	VERKEHRSMITTEL UND ZURÜCKGELEGTE DISTANZ	7
	GLOSSAR	10
	BIBLIOGRAFIE	10
	VERZEICHNIS DER GRAFIKEN	11
	ABSTRACT	11

Herausgeberin, Redaktion
und Administration
Stadt Zürich
Präsidialdepartement
Statistik Stadt Zürich

Autoren
Simon Villiger
Mauro Baster

Auskunft
Simon Villiger
Telefon 044 250 48 24

E-Mail
statistik@zuerich.ch

Internet
www.stadt-zuerich.ch/statistik

Preis
Einzelverkauf Fr. 15.–
Artikel-Nr. 101334
Abonnement Fr. 85.–
Artikel-Nr. 101 300
umfasst ca. zehn Analysen jährlich

Reihe
Analysen
ISSN 1660-6981

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

Copyright
Statistik Stadt Zürich,
Zürich 2007
Abdruck – ausser für kom-
merzielle Nutzung – unter
Quellenangabe gestattet
03.09.07/V

Committed to Excellence
nach EFQM

Zeichenerklärung

Ein Strich (–) anstelle einer Zahl bedeutet, dass nichts vorkommt (= Null).

Eine Null (0 oder 0,0) anstelle einer anderen Zahl bezeichnet eine Grösse, die kleiner ist
als die Hälfte der kleinsten verwendeten Einheit.

Drei Punkte (...) anstelle einer Zahl bedeuten, dass diese nicht erhältlich ist oder dass sie
weggelassen wurde, weil sie keine Aussagekraft hat.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Zürich legen durchschnittlich eine Wegstrecke von 43,9 Kilometern pro Tag zurück. Dies entspricht ungefähr der Distanz von Zürich nach Aarau. Dabei ist das Auto, zumindest gemessen an der zurückgelegten Distanz, das wichtigste Verkehrsmittel. Fast die Hälfte der Strecken werden vom motorisierten Individualverkehr geleistet, gefolgt von den öffentlichen Verkehrsmitteln mit einem Anteil von gut 40 Prozent. Mehr als die Hälfte der Stadtzürcher Haushalte verfügt über mindestens ein Auto. Rund zehn Prozent besitzen sogar zwei oder mehr Autos. Dabei besteht ein eindeutiger Zusammenhang mit der Haushaltsgrösse. Fast 65 Prozent der Einpersonenhaushalte haben kein Auto. Dagegen verzichten nur knapp ein Drittel der Zweipersonenhaushalte auf ein Auto. Von den grossen Haushalten mit vier und mehr Mitgliedern haben mehr als achtzig Prozent mindestens ein Auto, 25 Pro-

zent sogar zwei oder mehr. Durchschnittlich sind pro Auto 1,8 Personen unterwegs. Damit ist der Wert für die Bewohner/-innen der Stadt Zürich etwas höher als für die Schweiz (1,6 Personen).

Mehr als die Hälfte der zurückgelegten Distanzen entfallen auf Freizeitaktivitäten. Der Anteil der Arbeitswege beträgt hingegen nur 18 Prozent.

Der Eindruck, dass Zürich eine fussgängerfreundliche Stadt mit einem ausgezeichneten öffentlichen Verkehrsnetz ist, täuscht nicht. Wird nicht die zurückgelegte Distanz, sondern die für die Mobilität aufgewendete Zeit betrachtet, dann hat der Langsamverkehr, also das Zufussgehen und das Velofahren, einen Anteil von fast der Hälfte. Darüber hinaus besitzen drei Viertel der Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Zürich ein oder mehrere Abonnement(e) für öffentliche Verkehrsmittel.

1

EINLEITUNG

Das starke Bedürfnis nach Mobilität ist nicht erst in den letzten Jahren ein zentrales Thema der Politik geworden. Das hohe Verkehrsaufkommen stellt zunehmend komplexere Anforderungen an die Verkehrsplanung. Seit 1974 werden daher im Fünfjahres-Rhythmus gesamtschweizerische Befragungen der Bevölkerung zum Verkehrsverhalten durchgeführt. 2005 haben die Bundesämter für Statistik (BFS) und für Raumentwicklung (ARE) letztmalig den Mikrozensus zum Verkehrsverhalten durchgeführt. Entsprechend den Fortschritten bei der Erhebungstechnik und in der Informationstechnologie hat sich die Stichprobe seit 1974 mehr als verzehnfacht und umfasste im Jahr 2005 33 390 Personen. Die Stadt Zürich hat wie andere Städte und Kantone sowie die Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) die Stichprobe erhöht. Insgesamt nahmen 1255 Zürcherinnen und Zürcher an der Befragung teil.

Mobilität hat viele Facetten. Es ist die Aufgabe des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten, wesentliche Aspekte abzudecken und die Möglichkeit zu schaffen, Zusammenhänge sichtbar zu machen.

Die eigentliche Erhebung erfolgte mittels einer computergestützten telefonischen Befragung. Diese Technik machte es möglich, dass sämtliche Informationen ohne aufwändige Nachbearbeitung gespeichert und allfällige Unklarheiten noch während des Interviews bereinigt werden konnten. Ein Interview dauerte durchschnittlich 22 Minuten.

Die Befragung liefert Informationen zu folgenden Themenbereichen:

- Privatfahrzeuge und Abonnemente des öffentlichen Verkehrs
- Anzahl, Distanz und Zweck der zurückgelegten Wegstrecken
- Benutzte Verkehrsmittel
- Tagesreisen und Reisen mit Übernachtungen
- Einstellungen zur Verkehrspolitik

Die vorliegende Untersuchung fasst die wichtigsten Resultate zu den ersten drei Punkten für die Stadt Zürich zusammen.

Vertiefte Studien zu spezifischen Themengebieten sind auf einen späteren Zeitpunkt geplant.

2 MOTORFAHRZEUGE UND ABONNEMENTE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

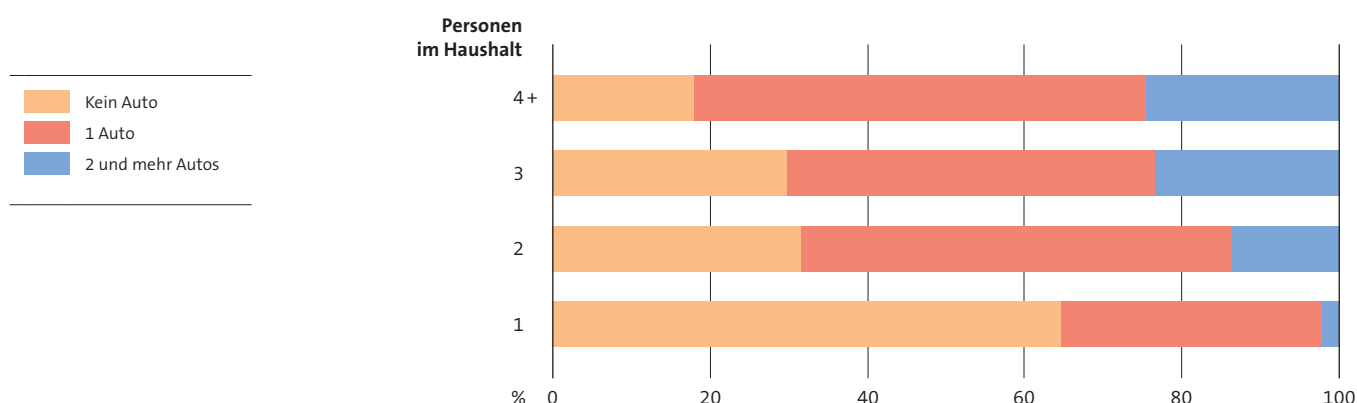
Mehr als die Hälfte der Stadtzürcher Haushalte verfügt über mindestens ein Auto; rund zehn Prozent besitzen sogar zwei oder mehr Autos. Die Daten lassen keine weitere Aufschlüsselung auf die Stadtquartiere zu, zeigen jedoch, dass es einen eindeutigen Zusammenhang mit der Haushaltsgrösse gibt. Fast 65

Prozent der Einpersonenhaushalte sind ohne Auto. Dagegen verzichteten nur knapp ein Drittel der Zweipersonenhaushalte auf ein Auto. Mehr als achtzig Prozent der Haushalte mit vier und mehr Mitgliedern nennen mindestens ein Auto ihr Eigen, rund 25 Prozent sogar zwei oder mehr.

Anzahl Autos

► nach Haushaltsgrösse, 2005

G_2.1



1 Siehe dazu: «Die Pendelmobilität der Erwerbstätigen in der Agglomeration Zürich: Die Entwicklung von 1970 bis 2000» bzw. «Die Pendelmobilität der Auszubildenden im Raum Zürich, 1990 bis 2000» (Analyse 1/2004 bzw. 7/2004). Statistik Stadt Zürich.

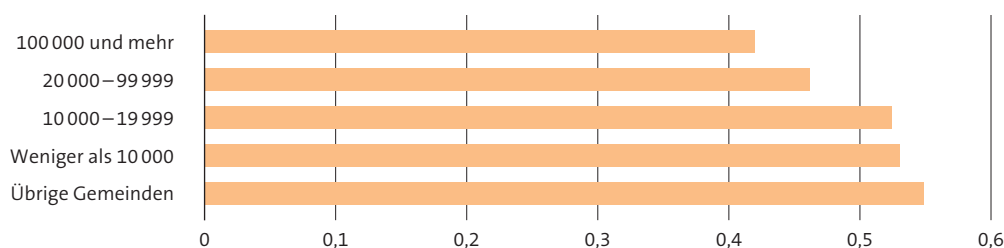
Die Anzahl Autos nach Haushaltsgrösse erscheint für eine Stadt wie Zürich hoch angesichts der Parkplatzknappheit, des dichten öffentlichen Verkehrsnetzes sowie der in vielen Fällen kurzen Arbeits- und Einkaufswege¹. Die folgende Grafik G_2.2 zeigt aber, dass die durchschnittliche Zahl der Autos pro Einwohner/-in in kleineren Gemeinden wesentlich höher ist als in grossen Städten. Dies hängt, neben den bereits

erwähnten Infrastrukturgründen, mit dem höheren Anteil an älteren Menschen in den Grossstädten zusammen. Die Altersgruppe der über 65-Jährigen hat einen vergleichsweise tiefen Motorisierungsgrad. Zudem ist der Anteil der Einpersonenhaushalte in Städten höher als in ländlichen Gemeinden. In der Stadt Zürich liegt der Wert bei 411 Autos pro 1000 Einwohner/-innen.

Durchschnittliche Anzahl Autos pro Einwohner/-in

► nach Gemeindegrösse (Mitglied des Städteverbandes), 2004

G_2.2



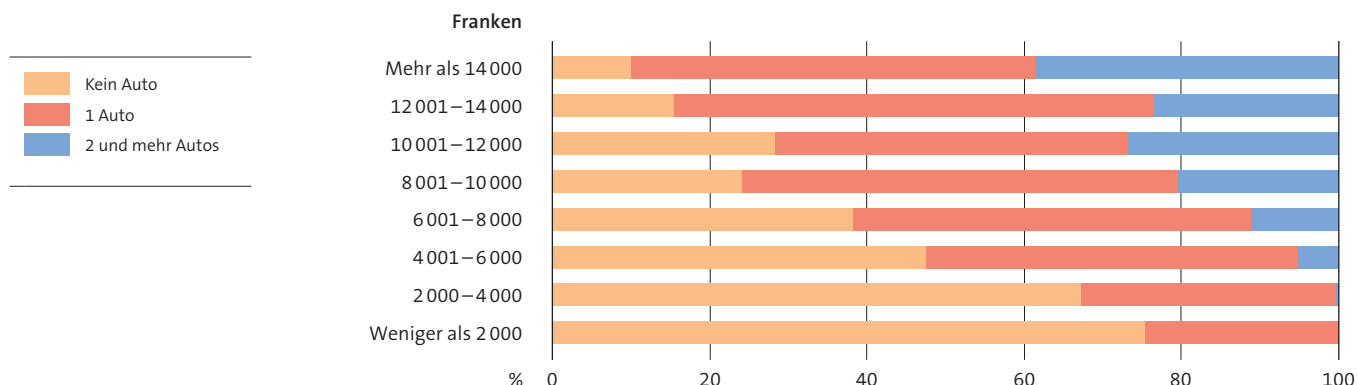
Ein weiterer Zusammenhang kann zwischen der Höhe des Einkommens und der Anzahl Autos, die einem Haushalt zu Verfügung stehen, ausgemacht werden. Der Anteil der Haushalte, die auf ein Auto verzichten, nimmt mit steigendem Einkommen ab. Rund drei Viertel der Haushalte mit einem sehr tiefen Einkommen von weniger als 2000 Franken pro Monat besitzen kein Auto. Bereits ab einem Haus-

haltseinkommen von 4000 Franken weisen mehr als die Hälfte ein Auto auf. Deutlich über zwanzig Prozent der Haushalte, die monatlich über mehr als 8000 Franken verfügen, besitzen sogar zwei oder mehr Autos. Bei diesen Aussagen bleibt anzumerken, dass das Haushaltseinkommen mit der Haushaltsgrösse, das heisst mit der Anzahl Personen, die zusammen leben, korreliert.

Anzahl Autos

► nach Haushaltseinkommen, 2005

6_2.3



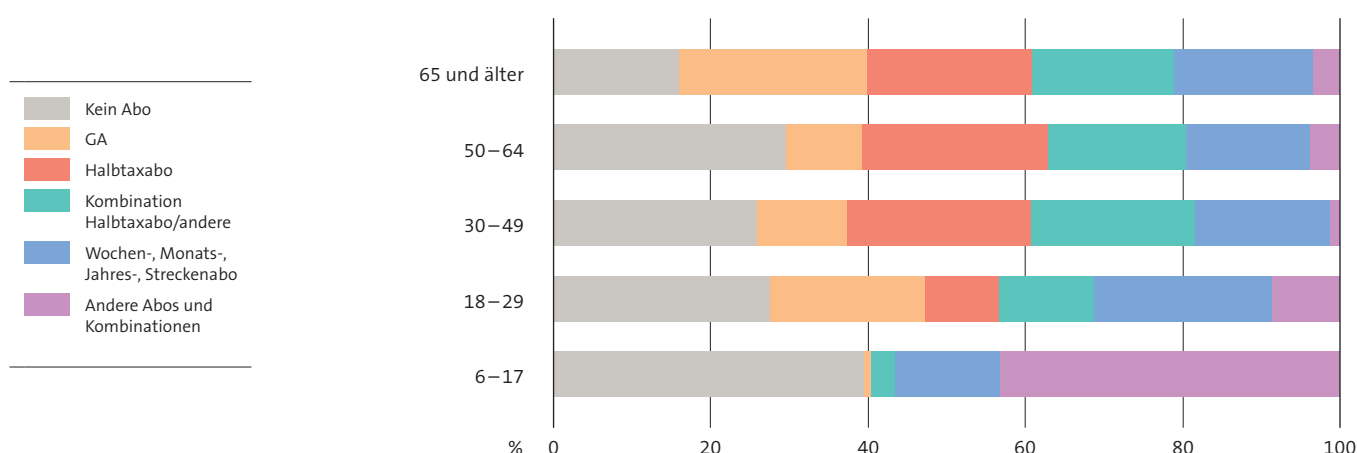
Die Stadt Zürich weist ein ausgezeichnetes Netz des öffentlichen Verkehrs (ÖV) auf, was sich auch darin ausdrückt, dass drei Viertel der Stadtzürcher Bevölkerung ein Abonnement des ÖV besitzt. Über alle Altersgruppen verteilt ist das Halbtaxabonnament mit 19 Prozent am stärksten verbreitet, gefolgt von Jahres-, Monats- und Streckenkarten (18%). Das Halbtax- wird von älteren Menschen gerne durch

ein Generalabonnement (GA) ersetzt: Fast ein Viertel der Stadtzürcher/-innen ab 65 Jahren verfügen so über die Möglichkeit, in der Schweiz herumzureisen, ohne sich um Billette kümmern zu müssen. Der rege Zuspruch hängt unter Umständen auch damit zusammen, dass Senioren wie auch Jugendliche bis 25 Jahre das GA vergünstigt beziehen können.

Abonnemente für öffentliche Verkehrsmittel

► nach Altersklasse, 2005

6_2.4



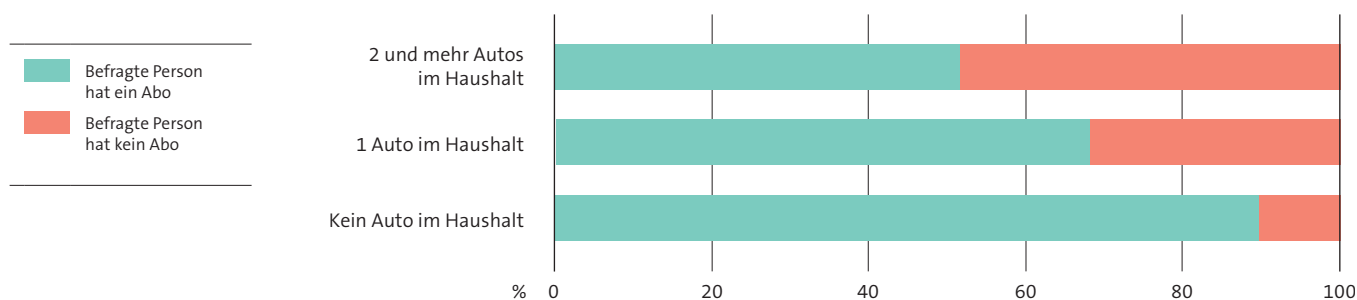
Neben dem Zusammenhang mit dem Alter gibt es auch jenen zwischen der Verfügbarkeit von Automobilen und dem Besitz eines ÖV-Abonnements. Wie erwartet, ist der Anteil der Personen, die ein ÖV-Abonnement besitzen, in Haushalten ohne Autos wesentlich höher. Neun von zehn Personen, die in autofreien Haushalten leben, verfügen über mindestens ein Abonnement für öffentliche Verkehrsmittel. Dagegen besitzt nur gut die Hälfte der Personen, deren Haushalt zwei oder mehr Autos sein Eigen nennt,

ein Abonnement. Anhand der vorliegenden Daten kann nicht abschliessend geklärt werden, ob eine Person aus prinzipiellen Überlegungen oder aus ökonomischen Gründen zugunsten des ÖV auf ein Auto verzichtet. Es kann davon ausgegangen werden, dass für in der Stadt Zürich wohnhafte Personen der Besitz eines oder sogar mehrerer Autos teurer zu stehen kommt als der Erwerb der für die täglichen Wegstrecken benötigten ÖV-Abonnemente.

Abonnemente für öffentliche Verkehrsmittel

G_2.5

► nach Anzahl Autos im Haushalt, 2005



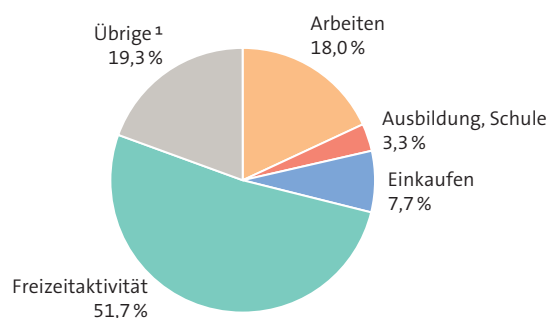
3

VERKEHRSMITTEL UND ZURÜCKGELEGTE DISTANZ

Die Bewohner/-innen der Stadt Zürich legen durchschnittlich eine Wegstrecke von 43,9 Kilometer pro Tag zurück. Dies entspricht ungefähr der Distanz von Zürich nach Aarau. Der Wert ist sehr hoch angesichts des Umstandes, dass die Arbeits- bzw. Ausbildungsstätten vieler Stadtzürcher/-innen ebenfalls in der Stadt liegen und so die täglichen Wege im Vergleich zu ländlichen Gebieten kurz sind. Dass die Arbeit bzw. Ausbildung ein wichtiger Faktor bei den täglich zurückgelegten Distanzen sind, illustriert die folgende Grafik G_3.1. Zusammen genommen sind sie für gut einen Fünftel der zurückgelegten Distanz verantwortlich. Am meisten ins Gewicht fallen jedoch die zurückgelegten Wege in der Freizeit.

Zurückgelegte Distanz
► nach Verkehrszweck, 2005

G_3.1



1 Geschäftliche Tätigkeit/Dienstfahrt, Service und Begleitung, unbestimmt.

Ein Weg im Sinne dieser Untersuchung beginnt dann, wenn sich eine Person mit einem Ziel (z. B. dem Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z. B. Spaziergehen) 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. Eine Wegstrecke teilt sich in mehrere Etappen auf, wenn unterwegs das Verkehrsmittel gewechselt wird.

Die Grafik G_3.2 zeigt, dass rund die Hälfte der Wege mit motorisierten Individualverkehrsmitteln (MIV) und nur 40 Prozent mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zurückgelegt werden. Der Langsamverkehr, also das Zufussgehen und Fahrten mit dem Velo, ha-

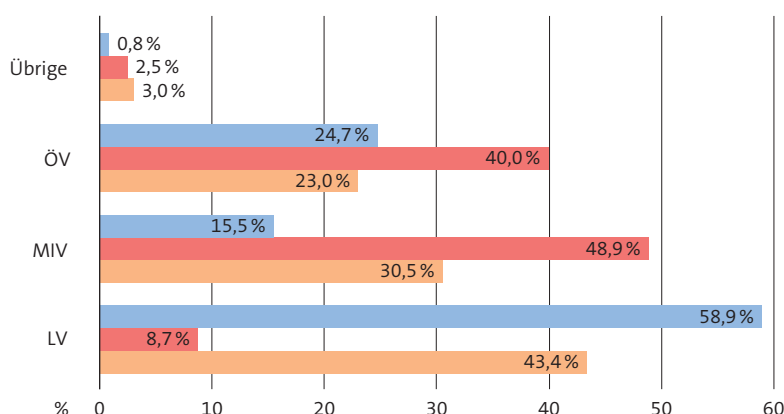
ben immerhin einen Anteil von knapp neun Prozent. Dies entspricht ziemlich genau dem Wert für die gesamte Schweiz (8,0 %). Der Fuss- und Veloverkehr ist aber sehr bedeutend, wenn man die Anzahl der Etappen und die für das Zurücklegen der Strecke benötigte Zeitdauer misst: 59 Prozent der Etappen und 43 Prozent der gesamten Unterwegszeit entfallen auf den Langsamverkehr. Anders ausgedrückt ist das Velo bzw. das Zufussgehen wichtig für das Zurücklegen häufiger und kurzer Wege. Der ÖV und der MIV werden aufgrund der höheren Geschwindigkeiten für längere Distanzen bevorzugt, was aber nicht bedeutet, dass das Auto bzw. das Tram ausschliesslich für längere Strecken zum Einsatz kommt.

Etappendauer, Etappendistanz und Anzahl Etappen

► nach Verkehrsmittel, 2005

G_3.2

■ Anzahl Etappen
■ Etappendistanz
■ Etappendauer



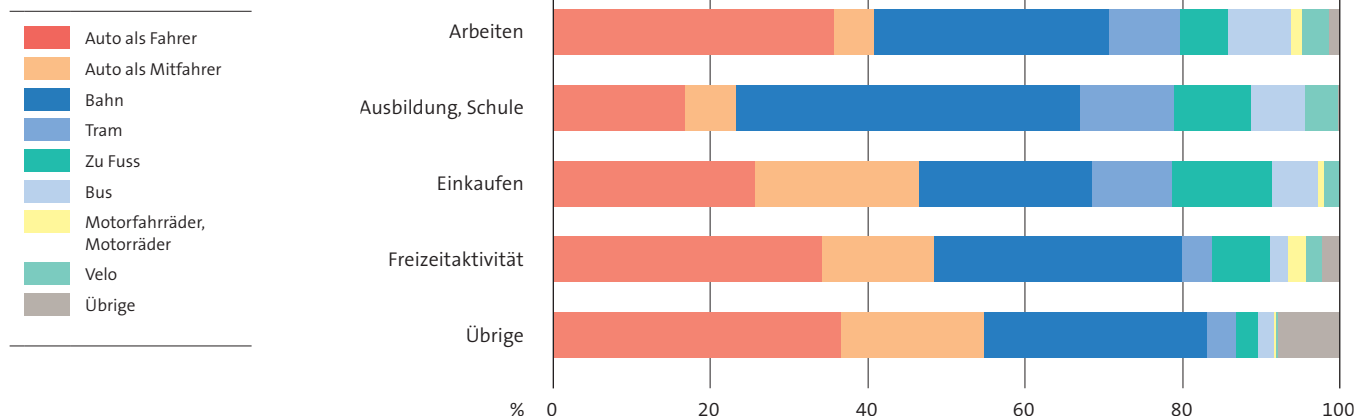
Wird der Verkehrszweck nach den Transportmitteln aufgeschlüsselt (siehe Grafik G_3.3), zeigt sich, dass vor allem beim Arbeitsweg und in der Freizeit der Anteil des Autos (als Fahrer oder Beifahrer) mit Werten von 40,4 bzw. 48,4 Prozent hoch ist. Dagegen werden gut 62 Prozent der Distanzen für die Ausbildung bzw. Schule mit dem öffentlichen Verkehr

– also Bahn, Tram und Bus – zurückgelegt. Interessanterweise wird auch für den Einkauf die grösste Distanz mit dem Auto zurückgelegt (46,5%), gefolgt von der Bahn (22,0%). Die Anteile des Trams (10,2%) bzw. des Zufussgehens (12,7%) sind auch in dieser Kategorie, was die zurückgelegten Distanzen betrifft, vergleichsweise gering.

Zurückgelegte Tagesdistanz

► nach Verkehrszweck und Transportmittel, 2005

G_3.3



2 Die Schule des Lebens. Kinder und Jugendliche in der Stadt Zürich (Analyse 19/2006). Statistik Stadt Zürich.

Aus einer anderen Untersuchung² ist bekannt, dass die Aufteilung der Schulkreise in der Stadt Zürich den meisten Schülerinnen und Schülern der Primarstufe einen sehr kurzen Schulweg von weniger als 15 Minuten ermöglicht. Kinder im Kindergarten- und Primarschulalter sind aufgrund der kurzen Schulwege seltener auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Erst ab der Sekundarstufe müssen teilweise längere Schulwege in Kauf genommen werden. Die Schulwege der Gymnasiasten unterscheiden sich nicht

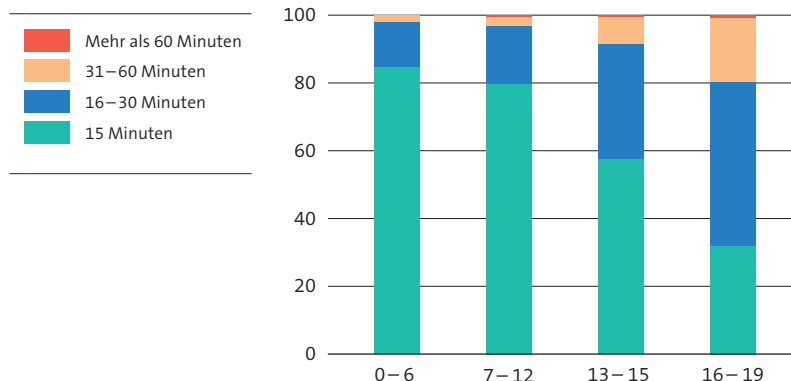
wesentlich von denjenigen der arbeitstätigen Bevölkerung.

Durchschnittlich sind pro Auto 1,8 Personen unterwegs. Damit ist der Wert für die Bewohner/-innen der Stadt Zürich etwas höher als für die Schweiz (1,6 Personen). Wird der Besetzungsgrad nach dem Wegzweck aufgegliedert, reicht er von 1,3 Personen bei Fahrten zur Arbeit bis zu 2,1 Personen bei Ausbildung und Schule bzw. Freizeit (siehe G_3.5).

Wegzeit zur Schule ¹

► nach Altersklasse, 2000

G_3.4

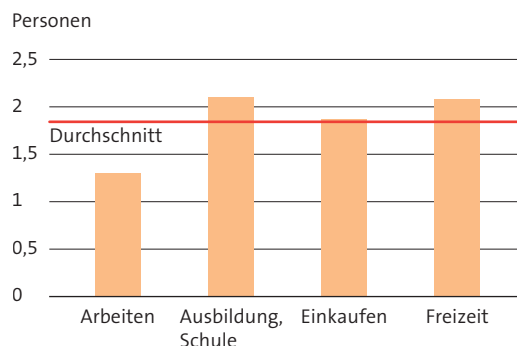


1 Nur Personen bis 19 Jahre, die einen Kindergarten oder eine Schule besuchen und eine plausible Angabe zur Wegzeit gemacht haben.

Besetzungsgrad der Autos

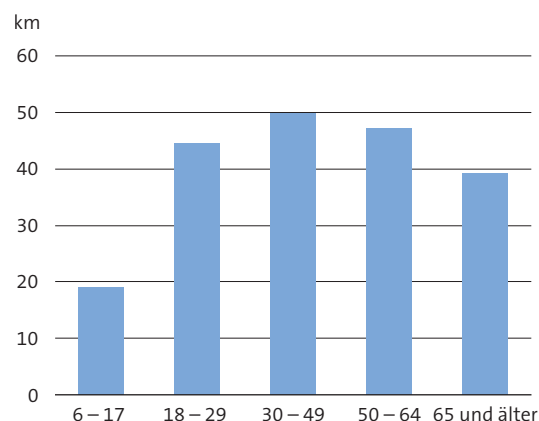
► nach Verkehrszweck, 2005

G_3.5



Mit steigendem Alter nehmen die durchschnittlich zurückgelegten Distanzen aufgrund der längeren Ausbildungswege und der hinzukommenden Arbeitswege zu. Dies erklärt den gewaltigen 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 dieser Wege für eine Abnahme der durchschnittlichen Wegstrecken.

Durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz **G_3.6**
► nach Altersklasse, 2005



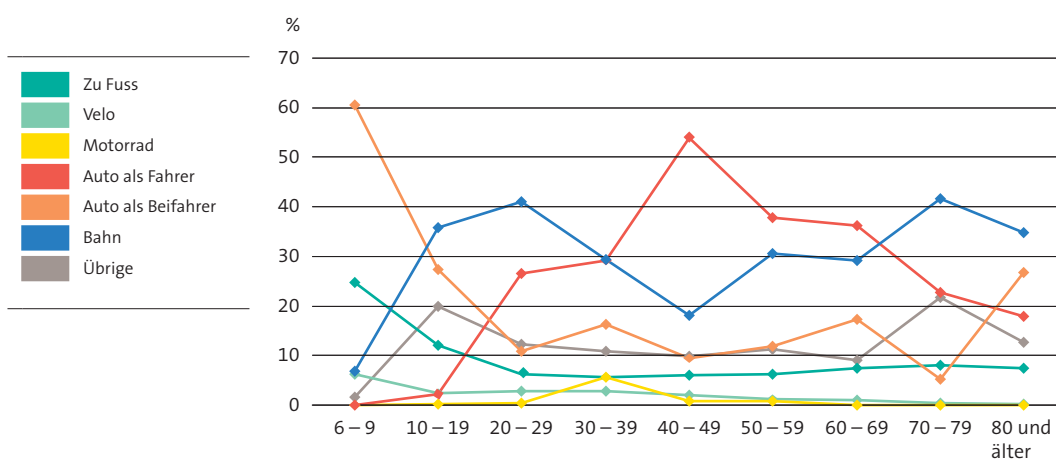
Deutlich erkennbare Unterschiede zwischen den Altersgruppen gibt es auch bezüglich der verwendeten Verkehrsmittel. Während sich Kinder bis zum neunten Lebensjahr mangels Alternativen als Mitfahrer/-innen in Autos oder zu Fuss fortbewegen, nimmt bei Jugendlichen das Reisen mit der Bahn auf Kosten des Autos stark zu. Bei erwachsenen Personen ist das Auto, gemessen an den zurückgelegten Distanzen, das wichtigste Verkehrsmittel. Personen zwischen 40 und 49 Jahren legen 54 Prozent der Strecken als Autofahrer/-innen zurück. Wird die Kategorie «Auto als Mitfahrer» hinzugerechnet, beträgt der Anteil sogar 61 Prozent. Nach der Pensionierung nimmt der Anteil der als Autofahrer/-in zurückgelegten Kilometer ab. Dies kommt aber nur zum Teil der Bahn

zugute. Ab dem achtzigsten Altersjahr gewinnt das Auto wiederum stark an Bedeutung, weil es jetzt vermehrt als Beifahrer/-in genutzt wird.

Der Bahnanteil an den zurückgelegten Distanzen hat bezüglich dem Alter der Personen zwei Gipfel: Der erste liegt bei der Altersklasse «20 bis 29 Jahre» der zweite bei «70 bis 79 Jahre» mit jeweils gut vierzig Prozent. Dazwischen fällt der Anteil aber auf unter zwanzig Prozent ab.

Bei der Beurteilung der Grafik G_3.7 muss berücksichtigt werden, dass sie den Anteil an den zurückgelegten Distanzen darstellt. Unter Umständen ist jedoch die Zeit bzw. die Häufigkeit, die mit langsameren Verkehrsmitteln aufgewendet wird, viel grösser (siehe zur Verdeutlichung Grafik G_3.2).

Anteil am zurückgelegten Weg **G_3.7**
► nach Altersklasse und Verkehrsmittel, 2005



GLOSSAR

Arbeitsverkehr Verkehr auf dem Weg zur Arbeitsstelle und zurück.

Ausbildungsverkehr Verkehr auf dem Weg zum Ausbildungsort und zurück.

Einkaufsverkehr Verkehr für Einkäufe, Besorgungen und Inanspruchnahme von Dienstleistungen.

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.

Freizeitverkehr Zum Freizeitverkehr gehören alle in der Freizeit geleisteten Verkehrsaktivitäten.

Langsamverkehr (LV) Umfasst den Fuss- und Veloverkehr sowie den Verkehr, der durch die Benutzung von fahrzeugähnlichen Geräten entsteht.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) Auto, Motorrad, Kleinmotorrad, Motorfahrrad.

Weg Ein Weg beginnt dann, wenn sich eine Person mit einem Ziel (z.B. dem Arbeitsort) oder zu einem bestimmten Zweck (z.B. Einkaufen) 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.

Wegdauer Sie umfasst die Dauer eines Weges vom Startzeitpunkt am Ausgangsort bis zum Zeitpunkt der Ankunft am Zielort inklusive der Warte- und Umsteigezeit.

Wegzweck Ein Weg besteht aus einer oder mehreren Etappen mit dem selben Verkehrszweck.

BIBLIOGRAFIE

Bundesamt für Statistik (Hrsg.): Mobilität in der Schweiz. Ergebnisse des Mikrozensus 2005 zum Verkehrsverhalten. Neuenburg, 2007.

Statistik Stadt Zürich (Hrsg.): Die Schule des Lebens. Kinder und Jugendliche in der Stadt Zürich. Zürich, 2006.

Statistik Stadt Zürich (Hrsg.): Die Pendelmobilität der Erwerbstätigen in der Agglomeration Zürich: Die Entwicklung von 1970 bis 2000. Zürich, 2004.

Statistik Stadt Zürich (Hrsg.): Die Pendelmobilität der Auszubildenden im Raum Zürich, 1990 bis 2000. Zürich, 2004.

QUELLEN

Bundesamt für Statistik (BFS)/Bundesamt für Raumentwicklung (ARE): Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005

G_2.2 Statistik Stadt Zürich

G_3.4 Bundesamt für Statistik (BFS): Eidgenössische Volkszählung, 2000

VERZEICHNIS DER GRAFIKEN

Grafiken		
G_2.1	Anzahl Autos — nach Haushaltsgrösse, 2005	4
G_2.2	Durchschnittliche Anzahl Autos pro Einwohner/-in — nach Gemeindegrösse (Mitglied des Städteverbandes), 2004	4
G_2.3	Anzahl Autos — nach Haushaltseinkommen, 2005	5
G_2.4	Abonnemente für öffentliche Verkehrsmittel — nach Altersklasse, 2005	5
G_2.5	Abonnemente für öffentliche Verkehrsmittel — nach Anzahl Autos im Haushalt, 2005	6
G_3.1	Zurückgelegte Distanz — nach Verkehrszweck, 2005	7
G_3.2	Etappendauer, Etappendistanz und Anzahl Etappen — nach Verkehrsmittel, 2005	7
G_3.3	Zurückgelegte Tagesdistanz — nach Verkehrszweck und Transportmittel, 2005	8
G_3.4	Wegzeit zur Schule — nach Altersklasse, 2000	8
G_3.5	Besetzungsgrad der Autos — nach Verkehrszweck, 2005	8
G_3.6	Durchschnittlich zurückgelegte Tagesdistanz — nach Altersklasse, 2005	9
G_3.7	Anteil am zurückgelegten Weg — nach Altersklasse und Verkehrsmittel, 2005	9

ABSTRACT

On average and per day, the inhabitants of the City of Zurich travel a distance of 43.9 kilometres (27.3 miles), which roughly corresponds to the distance from Zurich to Aarau. The car is the most important mode of transport, at least on the basis of distance covered. Almost half the distances are covered by individual transport, followed by public transport with a share of just over 40 per cent. More than half of the City of Zurich households own at least one car, and roughly ten per cent have two or more cars. There is a definite link between number of cars owned and the size of the household. Close to 65 per cent of the one-person households have no car, whilst only around 30 per cent of the two-person households do without a car. Of the large households with four or more members, over 80 per cent have at least one car, and 25 per cent have two or more cars. The average occupancy rate is 1.8 persons per car, which is slightly higher than the overall rate for Switzerland (1.6 persons).

More than half of travel is for leisure purposes. Travel to and from work accounts for only 18 per cent of total distances.

Zurich's image as a pedestrian-friendly town with an excellent public transport network is a justified one. Taking into account not the mileage covered but the time spent going places, walking and cycling jointly capture a share of almost 50 per cent. Moreover, three quarters of the inhabitants of the City of Zurich have one or several season tickets for public transport services.

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

