

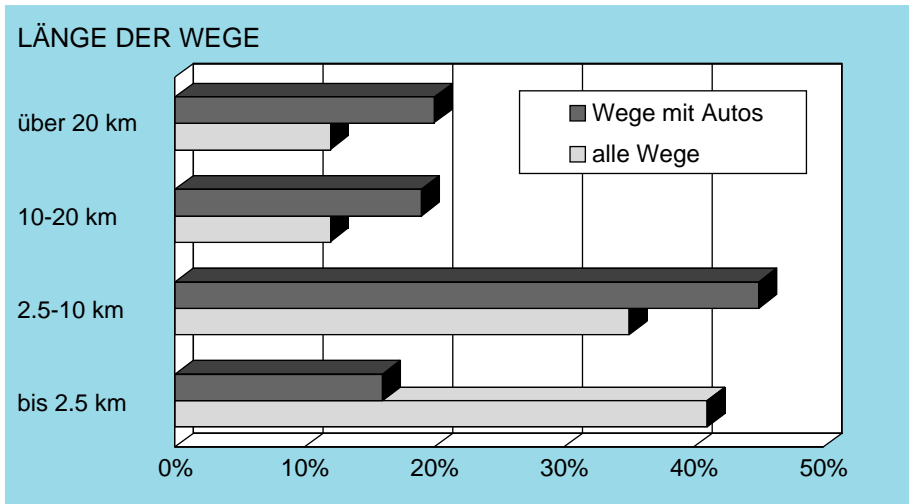
REGIONALPLANUNG ZÜRICH UND UMGEBUNG
MOBILITÄT 1989 - 1994

► **Die mobile Person im RZU-Raum verbringt jährlich 72 Arbeitstage im Verkehr**

Die 782'000 Einwohner im RZU-Gebiet legen täglich 25 Mio. Kilometer oder 65 mal die Entfernung zum Mond zurück. Im Mittel ist eine mobile Person im RZU-Raum pro Tag 2 Kilometer weiter und 6 Minuten länger unterwegs als im schweizerischen Durchschnitt. Personen, die hauptsächlich das Auto brauchen, fahren mehr als 50% weiter als die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel.

41% aller Wege sind kürzer als 2.5 Kilometer. Auch 16% der Autofahrten enden schon innerhalb von 2.5 Kilometern und 80% sind nicht länger als 20 Kilometer.

TÄGLICHE MOBILITÄT



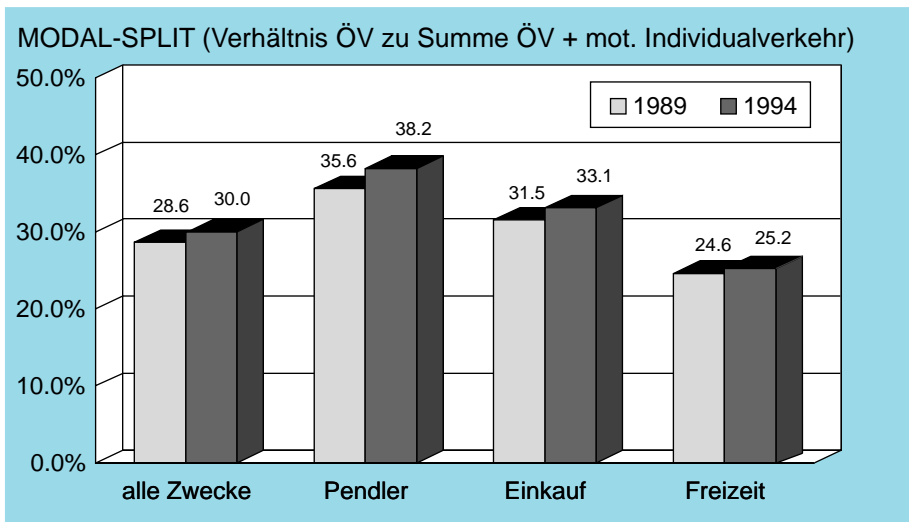
► **Zu Fuss gehen ist nach dem Auto das häufigste "Verkehrsmittel"**

Für fast die Hälfte aller Wege wird das Auto benützt, das öffentliche Verkehrsmittel hingegen nur zu 20%. Mehr noch (28%) erreichen zu Fuss ihr Ziel. Die angegebene Zunahme zwischen 1989 und 1994 ist aber nur Theorie: bei der früheren Umfrage wurden die Fusswege noch nicht vollständig erfasst.

BENUTZTE VERKEHRSMITTEL

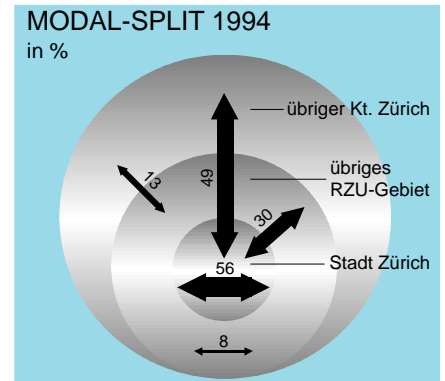
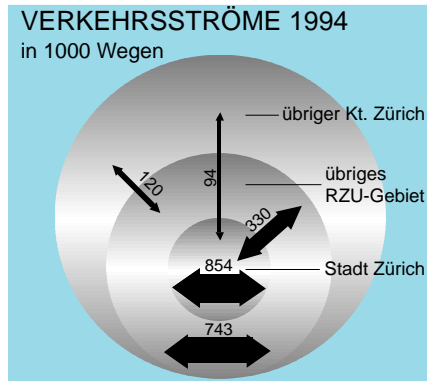
nach Anzahl Wegen	1989	1994
zu Fuss	22%	28%
Velo	7%	6%
Mofa/Moto	3%	1%
Auto	48%	45%
Öffentlicher Verkehr	20%	20%

Während der Modal-Split zwischen 1989 und 1994 gesamtschweizerisch leicht gesunken ist, hat er im RZU-Raum nach Einführung der S-Bahn von 28.6% auf 30.0% zugenommen. Am meisten profitierte der Pendlerverkehr, der auch den besten Modal-Split erreicht. Zum Einkaufen werden die öffentlichen Verkehrsmittel besser benützt als für Freizeitwege.

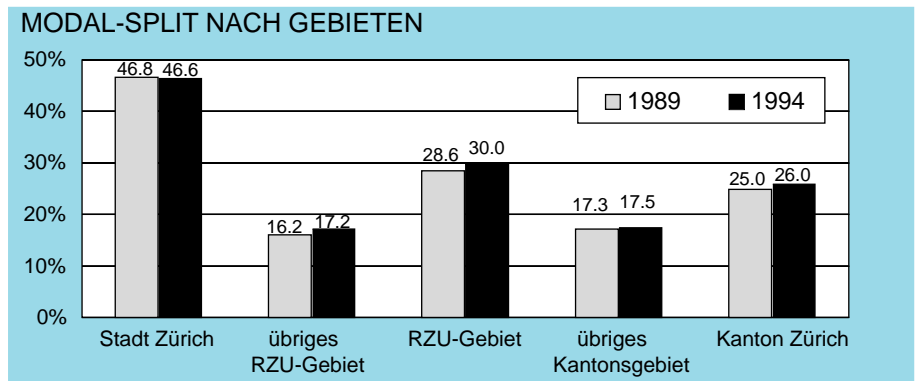


► **Die S-Bahn brachte Trendwende im Modal-Split, aber nur im Radialverkehr**

Die intensive Verkehrsverflechtung zwischen der Stadt Zürich und dem übrigen RZU-Gebiet zeigt sich in den 330'000 täglichen Fahrten. Sie werden zu 30% mit dem öffentlichen Verkehr abgewickelt. Sehr gross ist der Binnenverkehr innerhalb des übrigen RZU-Gebietes, wo der Modal-Split nur 8% beträgt.

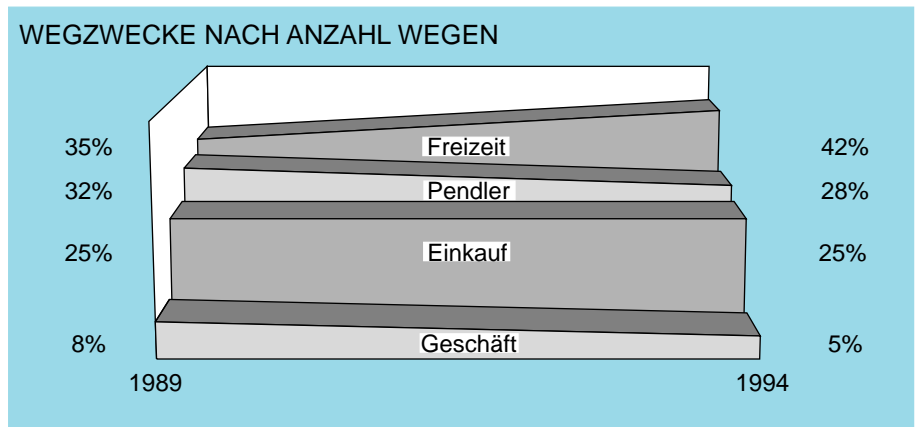


Von den Bewohnern des übrigen RZU-Gebietes sind dank S-Bahn viele auf das öffentliche Verkehrsmittel umgestiegen: Der Modal-Split verbesserte sich von 16.2% auf 17.2%. Keine Veränderung hingegen für die Bewohner der Stadt Zürich - der Modal-Split ist aber nach wie vor ausserordentlich hoch.

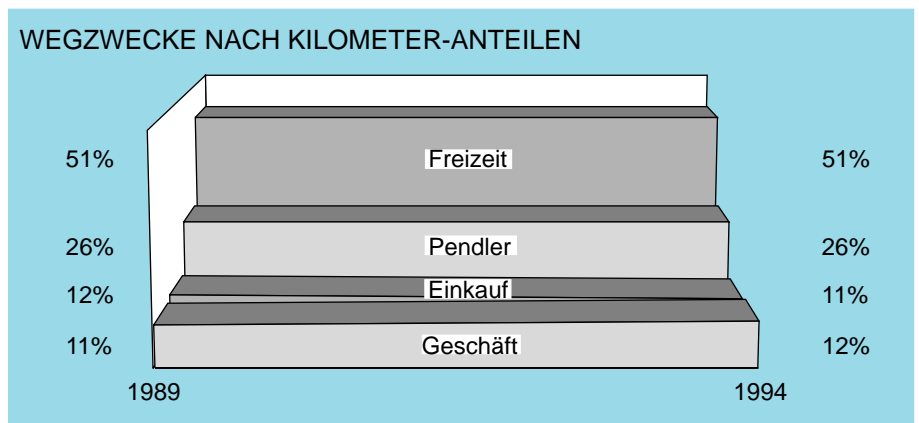


► **Freizeit ist der Hauptgrund für Verkehr**

42% der Wege und 51% der Kilometer werden für Freizeit-zwecke zurückgelegt, und die Tendenz ist steigend. Das Pendeln zur Arbeit oder zur Ausbildung hingegen macht nur gut ein Viertel der täglichen Wege aus.



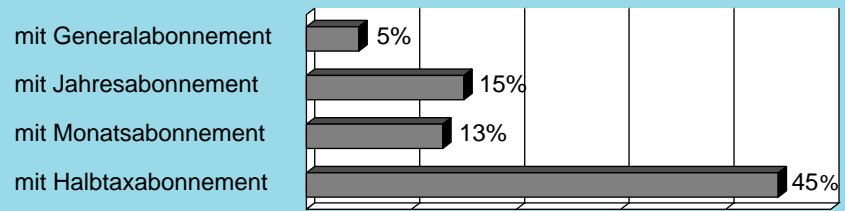
Eingekauft wird in der Regel in der näheren Umgebung. Deshalb beträgt der Anteil des Einkaufsverkehrs an den täglichen Wegstrecken nur 11%, obwohl ein Viertel der Wege dem Einkaufen dienen.



Der öffentliche Verkehr nahm dank S-Bahn sprunghaft zu

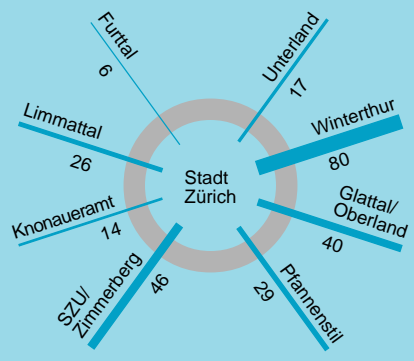
Ein Drittel der Bevölkerung verfügt heute über ein Monats-, Jahres- oder Generalabonnement. Der Anteil der Einwohner, der ein Halbtaxabonnement besitzt, hat sich um 3% auf 45% erhöht.

BESITZ VON ÖV-ABONNEMENTEN: Anteil der Bevölkerung

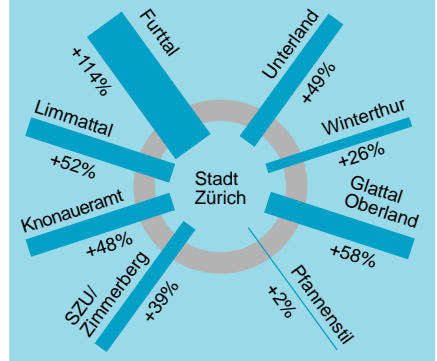


1994 wurden an der Stadtgrenze Zürichs total 258'000 S-Bahnpassagiere gezählt, 35% mehr als 1989 - eine Folge der Einführung der S-Bahn und des Zürcher Verkehrsverbundes.

S-BAHNPASSAGIERE 1994 an der Stadtgrenze Zürich, in 1000



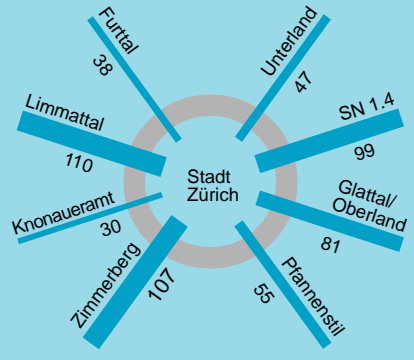
ENTWICKLUNG 1989-1994 an der Stadtgrenze Zürich, in %



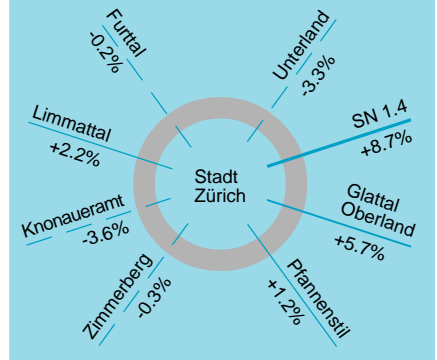
Im Strassenverkehr ist teilweise eine Sättigung erreicht

Im Radialverkehr zur Stadt Zürich überquerten 1994 täglich 567'000 Motorfahrzeuge die Stadtgrenze. Dies sind nur 2.2% mehr als 1989. Der Tangentialverkehr hingegen nahm wesentlich stärker zu, z.B. im Gubristtunnel (N20) um 19.6% auf 81'000 Motorfahrzeuge pro Tag.

MOTORFAHRZEUGE 1994 an der Stadtgrenze Zürich, in 1000

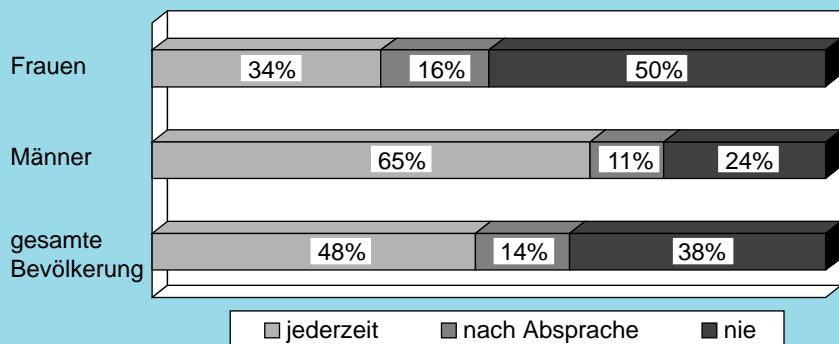


ENTWICKLUNG 1989-1994 an der Stadtgrenze Zürich, in %



Der Personenwagenbestand im RZU-Gebiet hat sich zwischen 1989 und 1994 noch um 2.3% auf 451 Personenwagen pro 1000 Einwohner erhöht. Weniger als die Hälfte der Bevölkerung hat aber jederzeit ein Auto zur Verfügung, bei den Frauen sind es sogar nur ein Drittel.

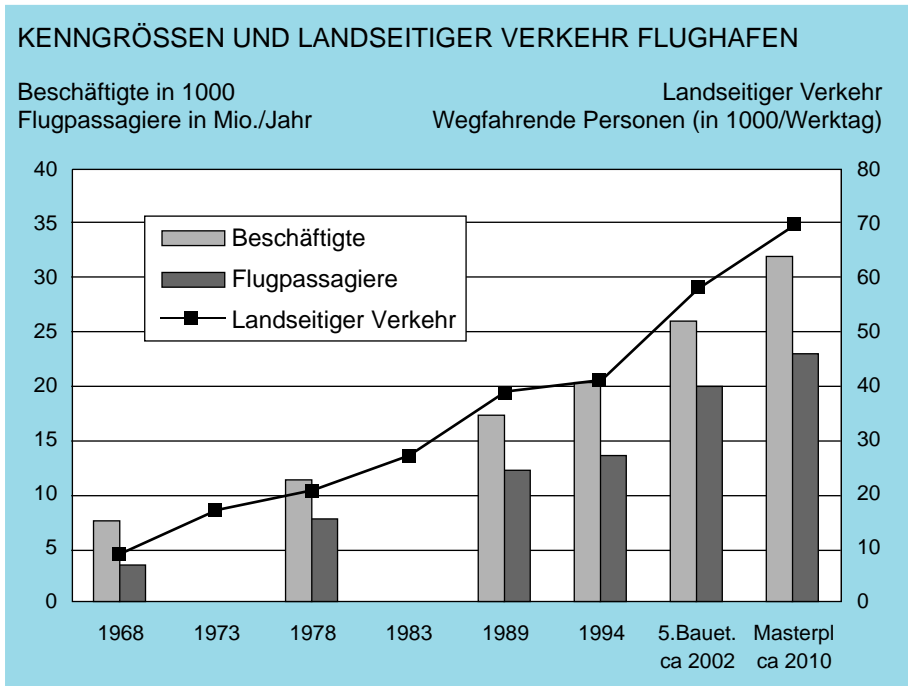
VERFÜGBARKEIT VON PERSONENWAGEN



► Im Raum Flughafen-Zürich ist beträchtliches Verkehrswachstum in Sicht

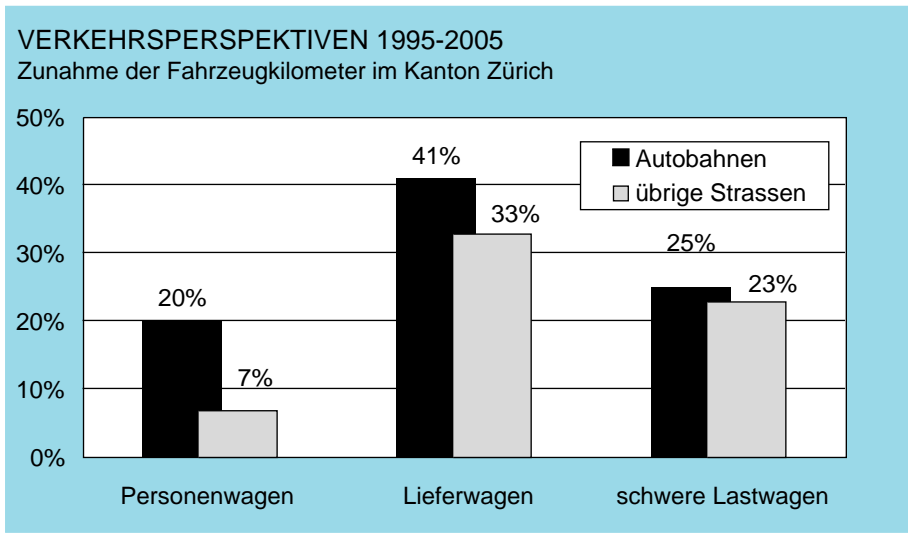
Der landseitige Flughafenverkehr hat zwischen 1989 und 1994 um 6% zugenommen, die Anzahl Flugpassagiere um 11%. Der Strassenverkehr stagnierte, weil sich der Anteil des öffentlichen Verkehrs um 4% auf 31% erhöht hat.

Mit dem Bau der 5. Etappe des Flughafens wird ein Anstieg der Flugpassagiere um 47% und der Beschäftigten um 28% erwartet. Der landseitige Verkehr dürfte um 41% auf 58'000 wegfahrende Personen pro Werktag anwachsen. Auch wenn der Modal-Split auf 40% erhöht werden kann, wird der Strassenverkehr um 22% zunehmen.



► Das Auto bleibt auch in Zukunft das wichtigste Verkehrsmittel (Zitat GVF)

Gemäss den schweizerischen Verkehrsperspektiven des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen (GVF) wird die Benützung der öffentlichen Verkehrs in den nächsten 10 Jahren zwar um 34% zunehmen. Doch wird auch der motorisierte Individualverkehr noch stark anwachsen. Im Kanton Zürich rechnet man gemäss Luft-Programm 1996 auf Autobahnen innert 10 Jahren mit 20% mehr Personenwagen und mit 25% mehr schweren Lastwagen.



IMPRESSUM

Herausgeber: Regionalplanung Zürich u. Umgebung (RZU), Seefeldstrasse 329, 8008 Zürich, Tel. 01/381 36 36, Fax 01/422 34 36
 Konzept/Text: Manfred Eggenberger, Dipl. Ing. ETH/SIA/SVI
 Titelbild: Hermann Gonzenbach, Dipl. Arch. HTL
 Datenquellen: Sonderauswertung Mikrozensus des Statistischen Amtes des Kantons Zürich, sowie Kantonspolizei Zürich und Zürcher Verkehrsverbund