



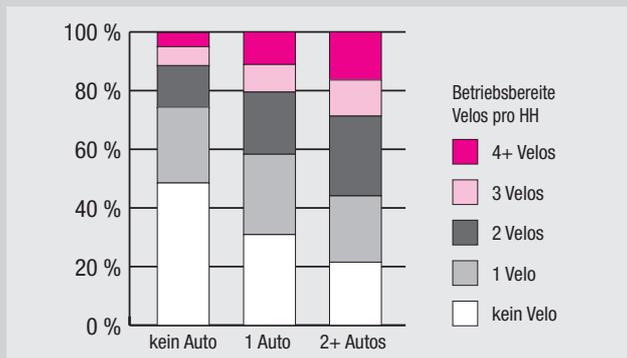
## 1/2008 **Macht der Veloboom Pause?** **Stagnierender Veloanteil in Zürich trotz vieler Vorzüge des Veloverkehrs**

**Laut Ergebnissen des Mikrozensus zum Verkehrsverhalten 2005 stagniert der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr im Vergleich zur letzten Erhebung aus dem Jahre 2000. Diese Entwicklung betrifft nicht nur die Stadt Zürich, sondern widerspiegelt sich auch gesamtschweizerisch.**

Gemessen am Gesamtverkehr unternimmt die Zürcher Bevölkerung im Vergleich zur Schweizer Bevölkerung weniger Velofahrten (s. Tabelle). Richtet man das Augenmerk auf die **Entwicklung der Veloanteile** am Wegeaufkommen oder an den Distanzen bzw. Wegzeiten, so sind für alle untersuchten Verkehrssegmente leichte bis geringste Rückgänge zu verzeichnen.

Eine Stagnation des Veloverkehrs entspricht jedoch nicht den Zielen der städtischen Mobilitätsstrategie, die im Sinne eines effizienten Gesamtverkehrssystems den Veloverkehr mittels signalisierten Routennetzes und attraktiven Veloabstellplätzen fördert. Deshalb erstaut es, dass die erreichten Verbesserungen keinen Niederschlag in einer Stärkung des Veloanteils gefunden haben.

Laut Analyse hat sich die **Ausrüstung der Zürcher Haushalte mit Velos** in der Untersuchungsperiode nicht verschlechtert und die Veloverfügbarkeit ist gar angestiegen. Im Jahre 2000 gaben 60 % der befragten



MZ 05: Anzahl Velos pro HH in Bezug zur Anzahl Autos pro HH Bevölkerung Stadt Zürich

Zürcherinnen und Zürcher an, über ein Velo zu verfügen – bis zum Jahre 2005 ist dieser Anteil auf 68 % angestiegen. Allerdings ist die Quote der eingelösten Velos in derselben Zeitspanne von 85 % auf 82 % zurückgegangen und letztlich entscheidet die Fahrtüchtigkeit des Gefährts über dessen Einsatz und hierfür ist eine gelöste Nummer (Vignette) Bedingung.

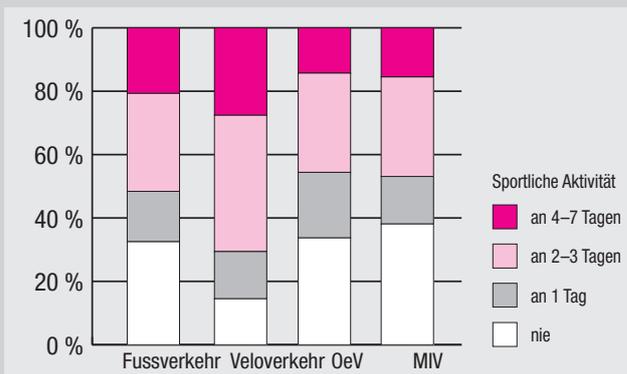
Etwas überraschend fällt die Gegenüberstellung der Zürcher Haushalte mit Autos gegenüber jenen mit Velos aus. Es ist nicht etwa so, dass in autofreien Haushalten zur Kompensation vermehrt Velos bereit stünden, sondern gerade umgekehrt: in Haushalten mit mehr als einem Auto finden sich proportional auch die meisten Velos. Wie lässt sich dieses auf den ersten Blick paradoxe Resultat erklären? Oder anders gefragt:

| Velo-Verkehrssegmente            | Anteile am Wegeaufkommen |       | Anteile an den Wegdistanzen |       | Anteile an der Wegdauer |       |
|----------------------------------|--------------------------|-------|-----------------------------|-------|-------------------------|-------|
|                                  | MZ 00                    | MZ 05 | MZ 00                       | MZ 05 | MZ 00                   | MZ 05 |
| Schweizer Bevölkerung            | 7.4 %                    | 7.1 % | 2.3 %                       | 1.8 % | 5.0 %                   | 4.3 % |
| Zürcher Bevölkerung              | 6.6 %                    | 6.2 % | 3.5 %                       | 1.8 % | 4.6 %                   | 3.8 % |
| Gesamtverkehr Stadtgebiet Zürich | 4.6 %                    | 4.1 % | 1.6 %                       | 0.9 % | 2.9 %                   | 2.2 % |
| Binnenverkehr Stadtgebiet Zürich | 7.0 %                    | 6.4 % | 6.2 %                       | 5.4 % | 5.1 %                   | 5.0 % |

**Mobilität + Planung informiert in dieser Reihe über aktuelle Planungsgrundlagen, Konzepte und Studien rund um das Thema Mobilität. Weitere Publikationen, Infoblätter, etc. finden Sie im Internet unter: [www.stadt-zuerich.ch](http://www.stadt-zuerich.ch) (Suchbegriff: Infoblätter Verkehrsplanung). Mit Fragen wenden Sie sich bitte an folgende Adresse:**

Stadt Zürich, Tiefbauamt, Mobilität + Planung  
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3, Postfach, 8021 Zürich  
Telefon 044 412 27 22, Telefax 044 412 27 14, TAZ-MobilitaetundPlanung@zuerich.ch, [www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet](http://www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet)

**Welches sind die Velohaushalte oder wer fährt in Zürich eigentlich Velo?** Signifikant ist der Zusammenhang zwischen Velobesitz und Haushaltsstruktur: nur 12 % der Haushalte mit Kinder haben kein Velo, aber unter den Einpersonenhaushalten sind deren 55 % ohne Velo. Generell sinkt der Prozentsatz der Haushalte ohne Velo mit wachsender Haushaltsgrösse. Ebenso sinkt mit wachsendem Haushaltsbrutto-Monatseinkommen der Anteil an Haushalten ohne Velo, währenddem der Anteil an Haushalten mit vielen Velos überproportional ansteigt. Ein starker Zusammenhang zwischen Velobesitz, eingelösten Velos oder deren Verfügbarkeit findet sich mit der Altersverteilung: junge Personen besitzen und haben eher ein Velo eingelöst oder zur Verfügung als ältere Personen. Die Kategorie der 31- bis 45-Jährigen stellt mit einem Anteil von 45 % den höchsten Veloweganteil – und genau diese Altersgruppe fährt auch am meisten Auto. Ferner werden die meisten Velofahrten von Personen mit ständiger Autoverfügbarkeit getätigt. Und weil dies vorwiegend Männer sind, werden sowohl 60 % der Velo- als auch der Autofahrten von Männern realisiert. Mit steigendem Bildungsgrad wächst der Veloeinsatz: Personen mit Matura-, Universitäts- oder Fachhochschulabschluss fahren doppelt so häufig Velo als Personen mit einem Berufs-/Fachausweis oder einfachen Schulabschluss. Überproportional viele Velofahrten werden von Angestellten im mittleren Kader unternommen.

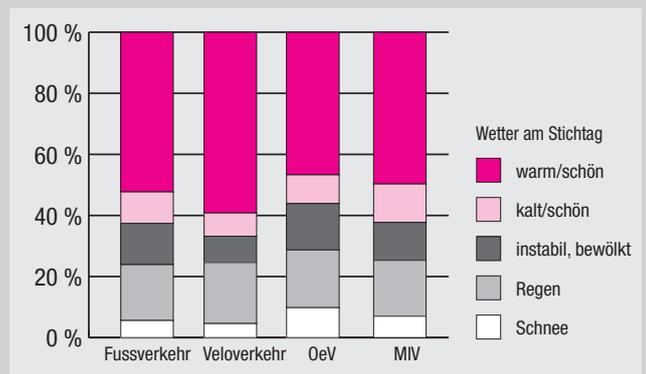


MZ 05: Intensität der sportlichen Aktivität nach Verkehrsmittel  
Bevölkerung Kanton Zürich

**Velo fahren ist gesund** und geht einher mit einem sportlichen Lebensstil. Velo Fahrende betätigen sich signifikant häufiger sportlich als die anderen Verkehrsteilnehmenden und sind in der Kategorie der Personen ohne sportliche Aktivität deutlich untervertreten.

Dagegen schneiden die Auto Fahrenden hinsichtlich Sportlichkeit tendenziell am schlechtesten ab. Es sei aber an dieser Stelle noch einmal erwähnt, dass sich die Nutzergruppen von Velo Fahrenden und Auto Fahrenden nicht automatisch ausschliessen.

Wird nach den Beweggründen der Verkehrsmittelwahl gefragt, so offenbaren sich **weitere Vorzüge des Velos als Transportmittel**: 81 % der Velo Fahrenden Zürcherinnen und Zürcher gaben an, das Velo aufgrund der Reisezeit gewählt zu haben, 76 % wählten das Velo bewusst und nicht etwa aus Mangel an Alternativen, wiederum 69 % nannten Reisegenuss als Begründung. Auch punkto Kosten und Zuverlässigkeit schneidet das Velo besser ab als die anderen Verkehrsmittel. Aber auch die Nachteile des Velos im Stadtverkehr blieben nicht verborgen: jeweils nur 10 % der Befragten bejahten, sich aus Gründen der Sicherheit oder wegen des Gepäcktransports aufs Velo geschwungen zu haben.



MZ 05: Verkehrsmittelanteile nach Witterung  
Bevölkerung Stadt Zürich

Unabhängig von sozio-ökonomischen Faktoren gibt es noch eine Reihe von natürlichen Einflüssen wie Topographie oder **Witterung**, die ihrerseits die Velonutzung beeinflussen. Fast 60 % aller in Zürich realisierten Velofahrten werden bei warmer/schöner Witterung unternommen. (Übrigens wurden 50 % aller von Zürcherinnen und Zürchern erfassten Verkehrsbewegungen unter solch idealen Bedingungen zurückgelegt – auf Regentage entfielen nur deren 19%.) Erwartungsgemäss wird bei Schneefall am wenigsten geradelt, dafür transportiert dann der ÖV von allen Verkehrsmitteln am meisten Passagiere. Bei kalt/schöner Witterung wird überproportional viel Auto gefahren.

Januar 2008, MIH