



Kanton Zürich
Statistisches Amt

Mobilitätsverhalten im Limmattal 2018 – 2024

Ausgewählte Resultate aus der Bevölkerungsbefragung

5. Dezember 2024



Impressum

Kanton Zürich
Direktion der Justiz und des Innern
Statistisches Amt
Schöntalstrasse 5
8090 Zürich

Im Auftrag von:
Kanton Zürich
Volkswirtschaftsdirektion
Amt für Mobilität
Neumühlequai 10
8090 Zürich

Inhaltsverzeichnis

1	Überblick	4
2	Methodik und Eckdaten der Befragung	5
3	Siedlungsentwicklung im Limmattal	7
4	Voraussetzungen für Mobilität: Fahrzeugbesitz, Parkplätze am Arbeitsplatz und Verfügbarkeit von ÖV-Abonnements	8
5	Mobilität am Referenztag	9
6	Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg	12
7	Allgemeine Beurteilung der Verkehrsinfrastruktur	15
8	Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsortes	18

1 Überblick

Das Amt für Mobilität hat im Mai 2024 zum dritten Mal innerhalb von sechs Jahren einen Teil der Bevölkerung in den linksufrigen Limmattaler Gemeinden Dietikon, Schlieren und Urdorf zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Ziel der Befragung war es, die erhobenen Daten mit den Kennzahlen aus den ersten beiden Befragungen 2018 und 2022 zu vergleichen, um im Rahmen eines längerfristig angelegten Monitorings Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachverfolgen zu können.

Seit der ersten Befragung 2018 wurden verschiedene bauliche und organisatorische Massnahmen umgesetzt, die sich nachhaltig auf die Verkehrssituation im Limmattal auswirkten. Während der ersten Befragung wurde noch intensiv an der 1. Etappe der Limmattalbahn und den flankierenden Massnahmen gebaut, was unter anderem zu Verkehrseinschränkungen auf der Strasse und im öffentlichen Verkehr führte.

Zum Zeitpunkt der zweiten Befragung 2022 war die 1. Etappe der Limmattalbahn von Zürich Farbhof bis Schlieren Geissweid bereits seit über zweieinhalb Jahren in Betrieb, und die Bauarbeiten für die 2. Etappe waren abgeschlossen.

Mit der aktuellen Durchführung der Befragung konnte die Bevölkerung die Limmattalbahn bereits seit eineinhalb Jahren auf der gesamten Strecke von Altstetten bis nach Killwangen-Spreitenbach nutzen. Gleichzeitig führte die Umsetzung der ÖV-Teilstrategie 2030 zum Fahrplanwechsel 2022/23 dazu, dass das Busangebot im Limmattal grundlegend überarbeitet wurde. Dies umfasste die Einsetzung von neuen Buslinien, hatte aber auch Änderungen und Straffungen von bisherigen Linienführungen zur Folge. Innerhalb der letzten Jahre wurde auch die Strasseninfrastruktur modernisiert. Zu erwähnen sind insbesondere die Neugestaltung der Badenerstrasse ab dem Zentrum Schlieren, der Ausbau der Kreuzung Schönenwerd in Dietikon und der Ausbau der Überlandstrasse mit Unterführung am Stadtausgang von Dietikon in Richtung Spreitenbach. In den folgenden Kapiteln werden schwerpunktmässig die Resultate aus der Bevölkerungsbefragung dargestellt.

Zum Verkehrsmonitoring Limmattal

Wie der ganze Kanton Zürich hat auch das Limmattal in den letzten Jahren einen grossen Bevölkerungszuwachs erfahren, der sich weiter fortsetzen wird. Insbesondere die Stadt Schlieren hat sich stark entwickelt. Parallel dazu hat der Kanton die Verkehrsinfrastruktur modernisiert und Angebotsmassnahmen umgesetzt, um den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr zu entlasten. Dazu zählen unter anderem die Inbetriebnahme der Limmattalbahn und die Umsetzung der ÖV-Teilstrategie 2030 mit einem neuen Buslinienkonzept sowie die neue Strassenraumgestaltung an verschiedenen Stellen. Begleitend überprüft das kantonale Amt für Mobilität mit dem Verkehrsmonitoring Limmattal die Wirkung der Infrastruktur- und Angebotsmassnahmen. Erfasst wird unter anderem das Verkehrsaufkommen für die verschiedenen Verkehrsmittel. Ergänzend soll mit Bevölkerungsbefragungen untersucht werden, inwieweit das veränderte Verkehrsangebot einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung hat. Befragt wird eine grössere Stichprobe der Bevölkerung von Dietikon, Schlieren und Urdorf. Die Zeitreihe wurde 2018 begonnen und wird gemäss Verfügung der Volkswirtschaftsdirektion bis ins Jahr 2027 fortgesetzt werden. Sie soll belastbare statistische Daten liefern, die für die weitere Massnahmenplanung genutzt werden können.

2 Methodik und Eckdaten der Befragung

Stichprobe: 6'305 zufällig ausgewählte Personen ab 16 Jahren. Die Stichprobengrösse entsprach jeweils etwa 13 Prozent der Bevölkerung.

Befragungsmethode: Mixed-Mode-Befragung.
Jahr 2018: Versand von Papierfragebögen, Onlineteilnahme möglich
Jahre 2022 und 2024: Online-Befragung, Papierfragebogen auf Anfrage. Der Zugang zum Online-Fragebogen erfolgte wahlweise durch das Eingeben eines persönlichen Zugangsschlüssels oder durch das Scannen eines QR-Codes.

		<u>2018</u>	<u>2022</u>	<u>2024</u>
Versand:	Anschreiben:	22. – 28.6.	9. – 13.5.	6. – 17.5.
	Erinnerung:	4. – 10.7.	8. – 10.6.	4. – 6.6.

Rücklauf:	Anzahl Fragebögen:	1'992	1'989	2'088
	Rücklaufquote:	32%	32%	34%
	Anteil Online-Teilnahme:	37%	96%	98%
	Zugang über QR-Code (Mobiltelefon, Tablet):	–	60%	70%

Repräsentativität: Die antwortenden Personen werden als Nettostichprobe bezeichnet. Sie können auf ihre soziodemografischen Merkmale untersucht und mit der Gesamtbevölkerung verglichen werden, um zu prüfen, ob sie die Gesamtbevölkerung gut repräsentieren. Von den Vorjahren unterscheidet sich die aktuelle Nettostichprobe nur geringfügig. Wiederum sind Personen mit deutschsprachiger Staatsangehörigkeit sowie Personen, die in Urdorf wohnhaft sind, überdurchschnittlich gut vertreten. Jugendliche und jüngere Erwachsene in einem Alter zwischen 16 und 30 Jahren sind abermals leicht unterrepräsentiert. Die Verteilung der Geschlechter mit 51 Prozent Männern und 49 Prozent Frauen entspricht exakt derjenigen der Gesamtbevölkerung. Trotz der leichten Über- oder Untervertretung einzelner Bevölkerungsgruppen wurde darauf verzichtet, die Fragebögen nach soziodemografischen Gesichtspunkten gewichtet auszuwerten, um die Antworten möglichst unverfälscht in die Auswertungen fliessen zu lassen. Der Übervertretung der Urdorferinnen und Urdorfer wird entgegengewirkt, indem die Ergebnisse für alle drei Gemeinden häufig separat ausgewiesen werden. So lassen sich allfällige gemeindespezifische Unterschiede aus den Daten herauslesen.

Befragungskonzept: Abgefragt wurde das Mobilitätsverhalten am Referenztag und über einen längeren Zeitraum von 3 bis 6 Monaten. Beim Referenztag handelt es sich um den Vortag des Zeitpunktes, an dem mit dem Ausfüllen des Fragebogens begonnen wurde. Ein solches Konzept ermöglicht eine «durchschnittliche» Beschreibung des Mobilitätsverhaltens für den Zeitraum, in dem die Befragung stattgefunden hat. Fiel der Referenztag auf einen Samstag, Sonntag oder Feiertag, sollte auf den vorangegangenen Freitag ausgewichen werden. Über den Zeitraum von 3 bis 6 Monaten wurde die Nutzungshäufigkeit ausgewählter Verkehrsmittel und die Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer abgefragt, wenn sie mit dem Auto, dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder E-Bike und zu Fuss unterwegs waren. Für das Velo und das E-Bike wurde ein halb so langer Zeitraum von drei Monaten festgelegt, um das Mobilitätsverhalten im Frühling zu erfassen und die Wintermonate auszublenden.

Auswertungskonzept: Da die Befragten ihren eigenen Wochentag ausgewählt haben und das Mobilitätsverhalten vom Wochentag abhängig sein kann, wurden Antworten, die sich auf den Referenztag beziehen, gewichtet ausgewertet. So fliessen rechnerisch alle Werktage von Montag bis Freitag gleich häufig in die Auswertung mit ein, auch wenn beispielsweise mehr Befragte den Freitag als Referenztag gewählt haben als den Montag. Die Antworten, die sich auf den Zeitraum von 3 bis 6 Monate bezogen, wurden ungewichtet ausgewertet.

Antwortskala, Auswertung: Für das Beantworten der Fragen zur Beurteilung von Sachverhalten, zur Zufriedenheit und zur Wichtigkeit wurde eine sechsstufige Antwortskala eingesetzt, die von 1, «trifft gar nicht zu», «sehr unzufrieden», «unwichtig» bis zu 6, «trifft voll und ganz zu», «sehr zufrieden», «sehr wichtig» reichte. Als Kennzahl wurde der Anteil der beiden höchsten Bewertungen 5 und 6 berechnet und bei Zufriedenheitsfragen als «Excellencewert» bezeichnet.

Interpretation der Kennzahl: Excellencewerte ab 35 Prozent werden als genügend, ab 60 Prozent als gut und ab 85 Prozent als sehr gut interpretiert. Werte unter 35 Prozent gelten als ungenügendes Resultat.

«Excellencewert»	Interpretation
< 35%	ungenügend
≥ 35%	genügend
≥ 60%	gut
≥ 85%	sehr gut

Signifikante Veränderung: Die berechneten Kennzahlen werden in den Grafiken mit einem Vertrauensintervall dargestellt. Das Vertrauensintervall gibt an, wie gut eine Kennzahl als Schätzung für den «wahren Wert» in der Gesamtbevölkerung ausgefallen ist. Da der wahre Wert mit hoher Wahrscheinlichkeit innerhalb des Vertrauensintervalles liegt, steigt die Genauigkeit der Schätzung, je kleiner das Vertrauensintervall ausfällt. Wenn eine Kennzahl aus der Befragung 2024 im Vergleich zum Jahr 2018 ausreichend stark gestiegen oder gesunken ist, kann man mit einem statistischen Test überprüfen, ob in der Bevölkerung mit einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent eine Veränderung in die gleiche Richtung stattgefunden hat. Bei einem positiven Testergebnis spricht man von einer signifikanten Zu- oder Abnahme der Kennzahl. Bei nicht signifikanten Veränderungen geht man von einer vergleichsweise stabilen Situation in der Bevölkerung aus.

3 Siedlungsentwicklung im Limmattal

Die Siedlungsentwicklung im Limmattal verläuft wie im gesamten Kanton Zürich rasant: In den betrachteten linksufrigen Zürcher Limmattgemeinden wohnten Ende 2023 bereits 6,5 Prozent mehr Einwohnerinnen und Einwohner als noch sechs Jahre zuvor. Am meisten gewachsen ist die Stadt Schlieren mit mehr als 1'800 Personen, was einem Plus von 9,9 Prozent entspricht.

Bevölkerungswachstum innerhalb von 6 Jahren

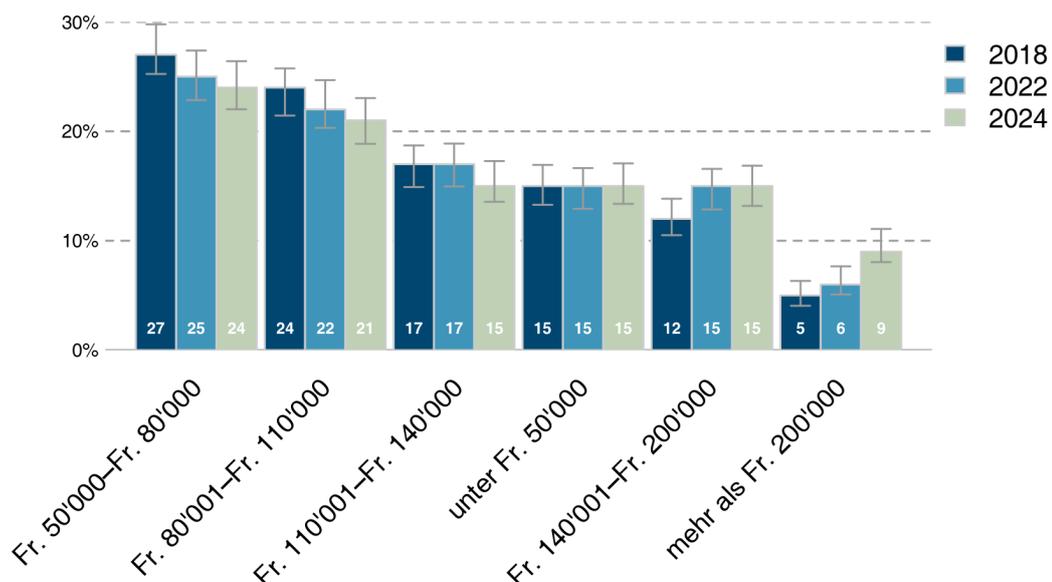
zivilrechtliche Wohnbevölkerung per 31. Dezember (Quelle: Statistisches Amt Kanton Zürich)

Jahr	Dietikon	Schlieren	Urdorf	Total
2017	26'936	18'666	9'768	55'370
2021	28'031	19'903	10'211	58'145
2023	28'092	20'508	10'390	58'990
Differenz 2023/17:				
absolut	1'156	1'842	622	3'620
in Prozent	4.3%	9.9%	6.4%	6.5%

Soziodemografische Zusammensetzung der Haushalte

Die soziodemografische Zusammensetzung der befragten Haushalte in Dietikon, Schlieren und Urdorf hat sich seit dem Jahr 2018 kaum verändert. 67 Prozent der Befragten lebten in Paarhaushalten mit oder ohne Kind/er, und 19 Prozent wohnten alleine. Weitere 7 Prozent haben angegeben, sich in einer Wohngemeinschaft eine Wohnung mit anderen Personen zu teilen. Der Anteil der einkommensstarken Haushalte mit einem Haushaltseinkommen von mehr als 140'000 Franken hat sich seit dem Jahr 2018 signifikant von 17 Prozent auf 24 Prozent erhöht (Abbildung 1). Dieser Anstieg hat hauptsächlich in den Gemeinden Dietikon und Schlieren stattgefunden, die damit anteilmässig zur obersten Einkommensklasse von Urdorf aufgeschlossen haben.

Abbildung 1 Haushaltseinkommen pro Jahr, inkl. 13. Monatslohn, alle Personen, brutto ohne Abzüge wie Pensionskasse, AHV/IV, Total gültige Antworten 2018 = 1'529, 2022 = 1'448, 2024 = 1'498



4 Voraussetzungen für Mobilität: Fahrzeugbesitz, Parkplätze am Arbeitsort und Verfügbarkeit von ÖV-Abonnements

Gemäss den Angaben der Befragten verfügt durchschnittlich jeder Haushalt über ein eigenes Auto. Allerdings sind die Autos in der Bevölkerung ungleich verteilt: Bei 73 Prozent der Befragten stehen ein Auto oder mehrere Autos im Haushalt zur Verfügung, bei 27 Prozent dagegen gar keins. Bei den Velos zeigt sich dieses Phänomen noch deutlicher. Hier konzentrieren sich durchschnittlich 1,28 Fahrzeuge pro Haushalt auf rund die Hälfte aller Haushalte (52 Prozent). Als zusätzliche Möglichkeit, ein Auto zu nutzen, haben 13 Prozent angegeben, dass sie mindestens einmal im Monat ein Sharing-Angebot für Autos beanspruchen. Dies kommt bei den Befragten in Dietikon und Schlieren häufiger vor als in Urdorf, wo mit 82 Prozent auch deutlich mehr Personen angegeben haben, dass es im Haushalt ein oder mehrere Autos hat und deshalb weniger Bedarf am Autoteilen besteht. Ebenfalls deutlich hervor geht die steigende Beliebtheit der langsamen E-Bikes mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h. Sie stehen mit einem Durchschnitt von 0,24 Fahrzeugen pro Haushalt mittlerweile an dritter Stelle (hinter Velo und Auto) in der Liste der häufigsten Fahrzeugkategorien im linksseitigen Limmattal und haben damit Motorräder (0,15 Fahrzeuge pro Haushalt), E-Trottinets (0,05), Kleinmotorräder und Mofas (0,04) sowie schnelle E-Bikes (0,03) deutlich hinter sich gelassen. Mittlerweile stehen in 17 Prozent der Haushalte ein oder mehrere langsame E-Bikes und in 2 Prozent der Haushalte ein oder mehrere schnelle E-Bikes.

Der Anteil der Befragten, die einen Fahrausweis für Personenwagen besitzen, hat seit 2018 um 2 Prozentpunkte zugenommen und mittlerweile einen Anteil von 84 Prozent erreicht. Besonders hoch liegt der Wert in Urdorf mit 89 Prozent. Auch ÖV-Abonnemente sind in der Bevölkerung weit verbreitet. 73 Prozent haben angegeben, dass sie über ein Abonnement des öffentlichen Verkehrs verfügen, bei jeder und jedem Zweiten ist es ein Halbtaxabo (49%). 28 Prozent der Befragten waren mit einem Streckenabo respektive einem Monats- oder Jahresabonnement des Zürcher Verkehrsverbundes unterwegs, und 8 Prozent verfügten über ein Generalabonnement.

Viele Arbeitgeberinnen beteiligen sich an den Kosten für den Arbeitsweg und haben damit Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl ihrer Angestellten, wie dies aus den Nutzungszahlen hervorgeht. Bei 29 Prozent der Befragten beteiligt sich die Arbeitgeberin an den Kosten für den öffentlichen Verkehr. Dieser Anteil ist im Vergleich zu 2018 um 5 Prozentpunkte signifikant angestiegen. Nicht verändert hat sich der Anteil der Befragten, die einen Firmenparkplatz nutzen können. Er liegt mit 75 Prozent deutlich höher als derjenige für die Kostenbeteiligung am öffentlichen Verkehr. Für 39 Prozent der Befragten steht der Parkplatz sogar gratis zur Verfügung.

Noch häufiger als das Auto können die Befragten ihr Velo am Arbeitsort abstellen. 85 Prozent der Befragten haben angegeben, dass Veloabstellplätze zur Verfügung stehen. Zwar hat sich dieser Anteil seit 2018 nicht verändert, doch scheint sich die Qualität der Veloabstellplätze leicht verbessert zu haben. Mit 59 Prozent geben deutlich mehr Befragte an als sechs Jahre zuvor (46 Prozent), dass die Veloabstellplätze mit Anschliessvorrichtungen ausgestattet und so besser vor Diebstahl geschützt sind. Auch die Zugänglichkeit der Veloabstellplätze hat sich signifikant verbessert: Der Anteil der Befragten, die einen einfach zugänglichen Veloabstellplatz nutzen können, hat sich von 69 auf 76 Prozent erhöht. Für die Velomobilität ebenfalls förderlich sind Duschmöglichkeiten am Arbeitsort: Mehr als die Hälfte der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (58%) können am Arbeitsort duschen.

Die Möglichkeit, im Homeoffice zu arbeiten, hat Einfluss auf die Häufigkeit des Pendelns. 31 Prozent haben angegeben, dass sie mindestens einmal pro Woche im Homeoffice arbeiten würden. Das sind nicht mehr ganz so viele wie im Jahr 2022 mit 36 Prozent, als diese Frage zum ersten Mal gestellt wurde. Homeoffice scheint sich damit in der Nach-Coronazeit auf relativ hohem Niveau etabliert zu haben, auch wenn heute noch nicht klar ist, wie der weitere Verlauf aussieht. Befragte mit hohem Haushaltseinkommen von über Fr. 110'000 (inkl. 13. Monatslohn, alle Personen, brutto ohne Abzüge) haben mit 45 Prozent deutlich häufiger als im Durchschnitt angegeben, regelmässig mobil zu arbeiten. Dies dürfte unter anderem mit der Eignung von Bürotätigkeiten fürs Homeoffice zusammenhängen.

5 Mobilität am Referenztag

Mobilitätsgrad

Insgesamt haben 89 Prozent der Befragten angegeben, dass sie am Referenztag unterwegs waren, um beispielsweise arbeiten zu gehen, einzukaufen oder ihre Freizeitbeschäftigungen auszuüben. Dabei waren ältere Personen ab 66 Jahren mit einem Mobilitätsgrad von 85 Prozent etwas weniger häufig unterwegs als jüngere mit 90 Prozent, aber vergleichsweise immer noch sehr mobil. Männer sind am Referenztag etwa gleich häufig unterwegs wie Frauen und auch zwischen den einzelnen Werktagen von Montag bis Freitag sind keine auffälligen Unterschiede erkennbar.

Die Befragten, die am Referenztag unterwegs waren, haben ihre Wohnung am Morgen häufiger entweder vor 6 Uhr oder nach 7.30 Uhr verlassen als vor sechs Jahren (Tabelle 1). Der Anteil mobiler Personen, die in der Spitzenverkehrszeit zwischen 6 und 7.30 Uhr vom Wohnort aus starteten, hat um rund 8 Prozentpunkte von 37 auf 29 Prozent abgenommen. Es scheint also, dass ein Teil der Befragten die Spitzenverkehrszeit tendenziell stärker vermeidet, als es im Jahr 2018 der Fall war.

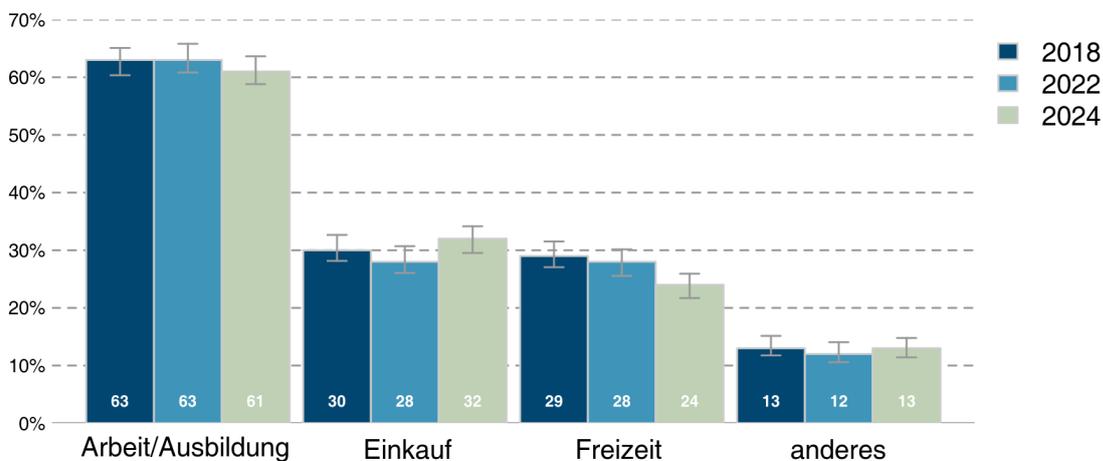
Tabelle 1 Verteilung der Startzeitpunkte über den Referenztag

Startzeitpunkt	Anteil			Entw.	Δ 2024/18	
	2018	2022	2024		abs.	sig.
bis 06:00	9.6%	10.0%	11.1%		1.5%	–
06:01 – 06:30	10.0%	9.5%	8.7%		-1.3%	–
06:31 – 07:00	12.3%	10.4%	9.5%		-2.8%	↓
07:01 – 07:30	14.8%	11.3%	11.1%		-3.7%	↓
07:31 – 08:00	9.5%	12.1%	11.5%		2.0%	–
08:01 – 08:30	9.1%	9.3%	7.7%		-1.4%	–
08:31 – 09:00	4.8%	5.3%	5.9%		1.1%	–
09:01 – 09:30	6.1%	4.5%	5.5%		-0.6%	–
09:31 – 10:00	3.6%	4.5%	4.1%		0.5%	–
10:01 – 10:30	3.8%	4.4%	3.0%		-0.8%	–
10:31 – 11:00	2.2%	2.4%	3.0%		0.8%	–
11:01 – 11:30	1.1%	2.1%	1.9%		0.8%	–
11:31 – 12:00	1.4%	2.0%	1.6%		0.2%	–
12:01 – 12:30	1.2%	0.8%	1.6%		0.4%	–
12:31 – 13:00	1.5%	1.1%	1.8%		0.3%	–
13:01 – 13:30	1.7%	1.3%	2.1%		0.4%	–
13:31 – 14:00	1.8%	1.3%	2.2%		0.4%	–
nach 14:01	5.4%	7.5%	7.8%		2.4%	↑
gültig	1'776	1'602	1'696			
fehlend	102	177	153			
Total	1'878	1'779	1'849			

Mobilitätszwecke

Der wichtigste Grund, das Haus zu verlassen, war mit 61 Prozent der Antworten der Weg zur Arbeit oder an den Ausbildungsort (Abbildung 2). Bei den 16 – 65-Jährigen waren es 74 Prozent. 32 Prozent haben Einkäufe erledigt und 24 Prozent sind Freizeitaktivitäten nachgegangen. Die Sammelkategorie «anderes» umfasst Mobilitätszwecke wie geschäftliche Tätigkeit und Dienstreise, also Fahrten von Chauffeuren und Lieferanten, Wege zu Sitzungen, Begleitfahrten wie beispielsweise das Bringen oder Abholen von Kindern sowie alle anderen Tätigkeiten, die nicht unter Arbeit/Ausbildung, Einkauf oder Freizeit fallen. Sie wurde von 13 Prozent der mobilen Personen als Mobilitätszweck am Referenztag angegeben. Da eine Person für mehrere Mobilitätszwecke am Referenztag unterwegs sein konnte, summieren sich die Anteile auf mehr als 100 Prozent.

Abbildung 2 Verteilung der Mobilitätszwecke am Referenztag mit 95%-Konfidenzintervall, Mehrfachantworten möglich, gültige Antworten 2018 = 1'785, 2022 = 1'603, 2024 = 1'695



Verwendete Verkehrsmittel

Der Anteil der Befragten, die am Referenztag mit dem Auto, dem Motorrad oder dem Mofa, also den Verkehrsmitteln des «Motorisierten Individualverkehrs» MIV, unterwegs waren, beträgt 39 Prozent (Abbildung 3). Mit 45 Prozent etwas höher liegt der Nutzungsanteil der öffentlichen Verkehrsmittel, und noch höher ist der Anteil der «langsamen» Verkehrsmittel (zu Fuss, E-Scooter, Velo und E-Bike, Langsamverkehr: «LV»), der 57 Prozent erreicht hat. Wiederum liegt die Gesamtsumme bei mehr als 100 Prozent, weil die Befragten am Referenztag mehrere Verkehrsmittel genutzt haben können. Tendenziell haben die Befragten weniger verschiedene Verkehrsmittel benutzt als noch 2018. Die Nutzungsanteile des Langsamverkehrs und des MIV haben je um 11 Prozentpunkte abgenommen, lediglich der öffentliche Verkehr konnte seinen Anteil halten.

Wie für die verschiedenen Verkehrsarten LV, MIV oder ÖV haben auch die Nutzungsanteile für die einzelnen Verkehrsmittel stagniert oder abgenommen (Tabelle 2). Als einziges zugelegt hat das Tram respektive die Limmattalbahn, und zwar signifikant um 6 Prozentpunkte von 15 auf 21 Prozent. Betrachtet man das Phänomen auf Gemeindeebene, so stellt man fest, dass der Anstieg vor allem auf die Verkehrsmittelwahl der Befragten in Schlieren zurückgeht, wo das Tram ausgehend von 17 Prozent im Jahr 2018 mittlerweile einen fast doppelt so hohen Nutzungsanteil von 30 Prozent erreicht hat. Aus den Antworten der Befragten in Dietikon und Urdorf lässt sich keine vergleichbare Entwicklung herauslesen. Damit liegen die Befragten in Schlieren bezüglich Tramnutzung weit vor der Dietiker und Urdorfer Bevölkerung mit Anteilen von 18 Prozent respektive 15 Prozent.

Abbildung 3 Nutzungsanteile Verkehrsarten am Referenztag, mobile Personen, gültige Antworten 2018 = 1'786, 2022 = 1'601, 2024 = 1'692

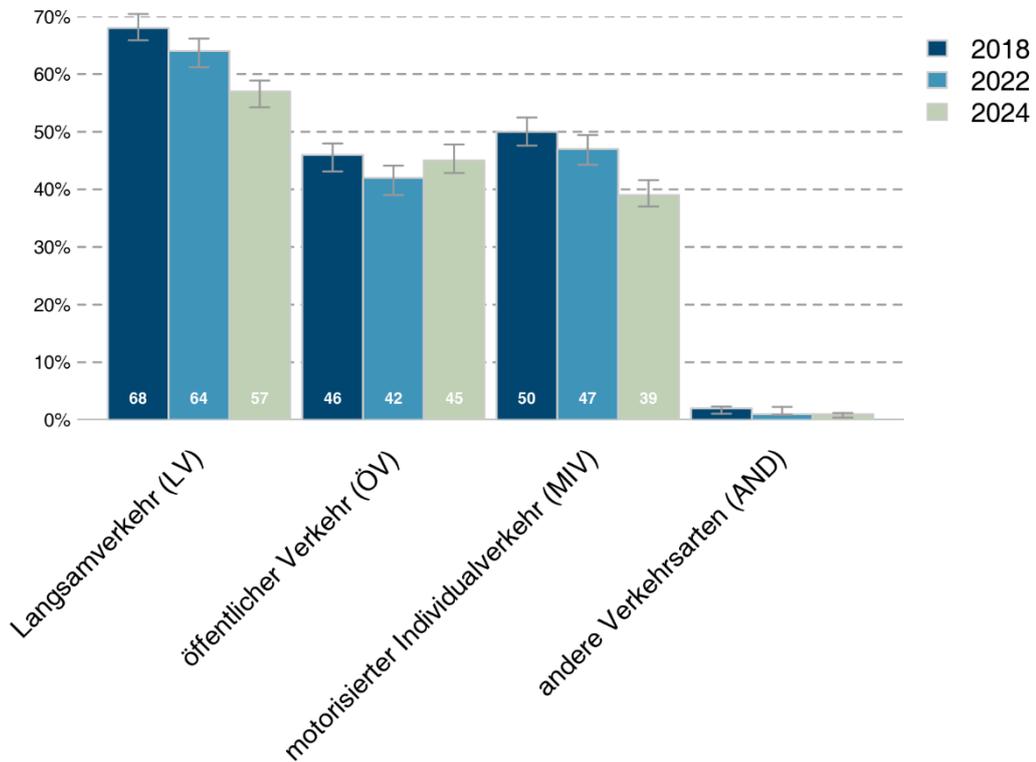


Tabelle 2 Nutzungsanteile Verkehrsmittel am Referenztag, Total, mobile Personen

Verkehrsmittel	Anteil			Entw.	Δ 2024/18	sig.	gültig			feh- lend	Total
	2018	2022	2024				2018	2022	2024		
Total											
zu Fuss	61%	55%	56%		-5%	↘	1'786	1'601	1'692	157	1'849
E-Trottinet	–	1%	1%		0%	–	–	1'601	1'692	157	1'849
Velo	13%	11%	9%		-4%	↘	1'786	1'601	1'692	157	1'849
langsames E-Bike	2%	4%	3%		1%	–	1'786	1'601	1'692	157	1'849
schnelles E-Bike	0%	1%	1%		1%	–	1'786	1'601	1'692	157	1'849
Mofa, Motorrad	2%	3%	2%		0%	–	1'786	1'601	1'692	157	1'849
Auto	49%	44%	43%		-6%	↘	1'786	1'601	1'692	157	1'849
Tram/LTB	15%	15%	21%		6%	↗	1'786	1'601	1'692	157	1'849
Zug/S-Bahn/BD	39%	33%	33%		-6%	↘	1'786	1'601	1'692	157	1'849
Bus, Postauto	22%	19%	17%		-5%	↘	1'786	1'601	1'692	157	1'849
anderes	2%	1%	1%		-1%	↘	1'786	1'601	1'692	157	1'849

Lesehilfe: «fehlend»: Total der Antworten minus gültige Antworten

6 Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg

Ein Schwerpunkt im Fragebogen ist das Mobilitätsverhalten am Referenztag auf dem Arbeitsweg oder auf dem Weg zum Ausbildungsort. Die Fragen beziehen sich einerseits auf die Adresse des Arbeitortes, andererseits auf die Unterwegszeit und auf die Verkehrsmittelwahl auf dem Hinweg zur Arbeit.

88 Prozent der Befragten, die innerhalb der letzten sechs Monate gearbeitet haben oder in Ausbildung waren, hatten ihren Arbeitsort im Kanton Zürich, 34 Prozent im Limmattal und 22 Prozent in der eigenen Wohngemeinde. Diese Anteile haben sich seit 2018 kaum verändert.

Am häufigsten sind die Befragten mit dem öffentlichen Verkehr an den Arbeits- oder Ausbildungsort gelangt (50%), gefolgt vom Auto, Motorrad oder Mofa (MIV, 39%). Das Velo und/oder E-Bike haben 11 Prozent der Befragten für eine Teilstrecke oder den gesamten Arbeitsweg verwendet (9% der Befragten das Velo respektive 3% ein langsames oder schnelles E-Bike).

Die Nutzungsanteile der einzelnen Verkehrsmittel haben sich seit 2022, als die Frage zum ersten Mal gestellt wurde, nicht relevant verändert, mit Ausnahme des Trams respektive der Limmattalbahn (Tabelle 3). Aktuell nutzten 23 Prozent der Befragten das Tram oder die Limmattalbahn, gegenüber 16 Prozent im Jahr 2022, als die Limmattalbahn zwischen Schlieren Geissweid und Killwangen noch nicht in Betrieb war. Diese Zunahme wurde hauptsächlich durch die Antworten aus Dietikon und Schlieren verursacht, wo die Nutzungsanteile auf 18 Prozent respektive 32 Prozent signifikant zugelegt haben (Tabelle 4). Für den Quellverkehr von Urdorf, wo die Limmattalbahn hauptsächlich durch das Industriequartier peripher am Siedlungsrand verläuft, ist dieser Effekt ausgeblieben. Urdorf bildet auch insofern eine Ausnahme, als dem MIV grössere Bedeutung zukommt, um den Arbeitsweg oder den Weg zum Ausbildungsort zurückzulegen. So genießt das Auto mit einem Nutzungsanteil von 45 Prozent einen weit höheren Stellenwert als in Dietikon mit 38 Prozent und im zentrumsnahen Schlieren mit 33 Prozent, während die Nutzungsanteile für den öffentlichen Verkehr deutlich tiefer liegen als in den beiden anderen Gemeinden.

Die neue Attraktivität des Trams/der Limmattalbahn für die Schlieremer Bevölkerung hat mit dazu geführt, dass sich eine signifikante Verschiebung weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr ereignet hat. So hat der Nutzungsanteil bei Tram, Bus und Zug innerhalb von zwei Jahren um 9 Prozentpunkte von 47 auf 56 Prozent bei den Befragten aus Schlieren signifikant zugenommen, während derjenige des MIV um 5 Prozentpunkte von 39 auf 34 Prozent abgenommen hat. Ebenfalls verantwortlich für diese Entwicklung ist die vermehrte Nutzung des Zuges und der S-Bahn für den Arbeitsweg, auch wenn dieses Ergebnis knapp nicht signifikant ausgefallen ist.

Tabelle 3 Nutzungsanteile Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeit/Ausbildung am Referenztag, Total

Verkehrsmittel	Anteil			Entw.	Δ 2024/22		gültig			feh- lend	Total
	2018	2022	2024		abs.	sig.	2018	2022	2024		
Total											
zu Fuss	–	50%	54%		4%	–	–	965	979	328	1'307
E-Trottinet	–	1%	1%		0%	–	–	965	979	328	1'307
Velo	–	9%	9%		0%	–	–	965	979	328	1'307
langsames E-Bike	–	3%	2%		-1%	–	–	965	979	328	1'307
schnelles E-Bike	–	1%	1%		0%	–	–	965	979	328	1'307
Mofa, Motorrad	–	4%	2%		-2%	↘	–	965	979	328	1'307
Auto	–	37%	38%		1%	–	–	965	979	328	1'307
Tram/LTB	–	16%	23%		7%	↗	–	965	979	328	1'307
Zug/S-Bahn/BD	–	39%	40%		1%	–	–	965	979	328	1'307
Bus, Postauto	–	19%	18%		-1%	–	–	965	979	328	1'307
anderes	–	2%	0%		-2%	↘	–	965	979	328	1'307

Lesehilfe: «fehlend»: Total der Antworten minus gültige Antworten

Auf das gesamte Untersuchungsgebiet bezogen haben anteilmässig 9 Prozent der Pendlerinnen und Pendler das Velo für den Weg zur Arbeit oder zum Ausbildungsort genutzt. Dies ist gleichviel wie im Jahr 2022, wobei das Wetter damals deutlich besser war als im Frühling 2024. Nachdem die baulichen Massnahmen an der Strasseninfrastruktur in der Zwischenzeit abgeschlossen und neue Velostreifen auf den grossen Durchgangsstrassen angelegt worden sind, zeigen die Zahlen auch, dass neben dem Ausbau des Velonetzes und der Sicherheit unterwegs auch weitere Aspekte die Velonutzung beeinflussen können, zum Beispiel die Verfügbarkeit von Veloabstellplätzen am Arbeitsort. Sind Veloabstellplätze am Arbeitsort vorhanden, so steigen 12 Prozent der Pendlerinnen und Pendler auf das Velo gegenüber lediglich 4 Prozent, wenn diese fehlen.

Auch die Autonutzung für den Arbeitsweg stagniert gegenüber 2022. Der Nutzungsanteil liegt für das gesamte Untersuchungsgebiet praktisch unverändert bei 38 Prozent, hat aber in Urdorf um 6 Prozentpunkte leicht und nicht signifikant zugenommen. Wie bei der Velonutzung zeigen sich hier interessante Abhängigkeiten von der Verfügbarkeit eines Parkplatzes am Arbeitsort. Wenn keine Auto-parkplätze am Arbeitsort vorhanden sind, betragen die Nutzungsanteile für das Auto 11 Prozent. Sie steigen auf 36 Prozent bei kostenpflichtigen Parkplätzen und liegen bei 60 Prozent, wenn Gratisparkplätze zur Verfügung gestellt werden. Offenbar ist die Verfügbarkeit von Parkplätzen am Zielort eine wichtige Voraussetzung, damit das Auto für den Arbeitsweg genutzt wird.

Nutzen die befragten Personen auf ihrem Arbeitsweg andere Verkehrsmittel, als wenn sie in der Freizeit unterwegs sind oder Einkäufe tätigen? Die Antwort ist Jein: Beim MIV zeigt sich, dass der Nutzungsanteil für den Arbeitsweg genau gleich hoch ist wie bei der allgemeinen Mobilität. Der öffentliche Verkehr spielt im Gegensatz dazu für den Arbeitsweg eine tendenziell wichtigere Rolle. Hier liegt der Nutzungsanteil mit 50 Prozent 5 Prozentpunkte höher als bei der Mobilität im Allgemeinen mit 45 Prozent, die alle Mobilitätszwecke umfasst.

Tabelle 4 Nutzungsanteile Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeit/Ausbildung am Referenztag, nach Gemeinden

Verkehrsmittel	Anteil			Entw.	Δ 2024/22		gültig			feh- lend	Total
	2018	2022	2024		abs.	sig.	2018	2022	2024		
Dietikon											
zu Fuss	–	49%	53%		4%	–	–	425	419	151	570
E-Trottinet	–	1%	1%		0%	–	–	425	419	151	570
Velo	–	10%	10%		0%	–	–	425	419	151	570
langsameres E-Bike	–	2%	2%		0%	–	–	425	419	151	570
schnelles E-Bike	–	2%	1%		-1%	–	–	425	419	151	570
Mofa, Motorrad	–	4%	2%		-2%	–	–	425	419	151	570
Auto	–	39%	38%		-1%	–	–	425	419	151	570
Tram/LTB	–	12%	18%		6%	↗	–	425	419	151	570
Zug/S-Bahn/BD	–	42%	43%		1%	–	–	425	419	151	570
Bus, Postauto	–	18%	16%		-2%	–	–	425	419	151	570
anderes	–	1%	0%		-1%	–	–	425	419	151	570
Schlieren											
zu Fuss	–	52%	56%		4%	–	–	334	346	127	473
E-Trottinet	–	1%	0%		-1%	–	–	334	346	127	473
Velo	–	9%	8%		-1%	–	–	334	346	127	473
langsameres E-Bike	–	3%	1%		-2%	–	–	334	346	127	473
schnelles E-Bike	–	1%	1%		0%	–	–	334	346	127	473
Mofa, Motorrad	–	5%	1%		-4%	↘	–	334	346	127	473
Auto	–	34%	33%		-1%	–	–	334	346	127	473
Tram/LTB	–	22%	32%		10%	↗	–	334	346	127	473
Zug/S-Bahn/BD	–	34%	41%		7%	–	–	334	346	127	473
Bus, Postauto	–	21%	18%		-3%	–	–	334	346	127	473
anderes	–	3%	1%		-2%	↘	–	334	346	127	473
Urdorf											
zu Fuss	–	49%	50%		1%	–	–	207	214	50	264
E-Trottinet	–	2%	0%		-2%	–	–	207	214	50	264
Velo	–	8%	8%		0%	–	–	207	214	50	264
langsameres E-Bike	–	5%	2%		-3%	↘	–	207	214	50	264
schnelles E-Bike	–	0%	1%		1%	–	–	207	214	50	264
Mofa, Motorrad	–	4%	3%		-1%	–	–	207	214	50	264
Auto	–	39%	45%		6%	–	–	207	214	50	264
Tram/LTB	–	16%	19%		3%	–	–	207	214	50	264
Zug/S-Bahn/BD	–	43%	34%		-9%	–	–	207	214	50	264
Bus, Postauto	–	20%	21%		1%	–	–	207	214	50	264
anderes	–	1%	0%		-1%	–	–	207	214	50	264

Lesehilfe: «fehlend»: Total der Antworten minus gültige Antworten

Ebenfalls ausgewertet wurde die durchschnittliche Reisedauer auf dem Hinweg vom Wohnort zum Arbeitsort, sie betrug 31 Minuten. Befragte, die für den Arbeitsweg das Auto nutzten, benötigten 25 Minuten. Wurde kein Auto genutzt, waren die Befragten durchschnittlich 35 Minuten unterwegs. Bezogen auf die einzelnen Werkstage schwankte die Reisedauer an den Arbeits- oder Ausbildungsort kaum und betrug zwischen 29 Minuten (Freitag) und 32 Minuten (Dienstag).

63 Prozent der Befragten waren relativ kurze Zeit unterwegs und erreichten innerhalb einer halben Stunde den Arbeits- oder Ausbildungsort. Bei den Autofahrerinnen und Autofahrern waren es sogar 78 Prozent. Auch auf Gemeindeebene gibt es Unterschiede. Am grössten ist der Anteil der Kurzzeitpendler mit 68 Prozent in Urdorf – wo anteilmässig auch am meisten Pendlerinnen den Arbeitsweg im Auto zurücklegten – gefolgt von 65 Prozent in Schlieren und 59 Prozent in Dietikon. Gegenüber 2018 hat die durchschnittliche Fahrzeit an den Arbeits- oder Ausbildungsort um 1 Minute, bei den Autofahrern gar um 3 Minuten abgenommen (beides nicht signifikant).

Die Zahlen zeigen, dass das Auto bezüglich der Reisedauer an den Arbeitsort sehr gut abschneidet. Der Eindruck bestätigt sich, wenn man der Frage nachgeht, weshalb die Befragten am Referenztag das Auto genutzt haben. Für 72 Prozent war es die einfachste und bequemste Lösung, 65 Prozent erwähnten die kurze Fahrzeit und 52 Prozent den Reisekomfort, den sie mit dem Auto unterwegs geniessen. Erst an vierter Stelle folgt der Gepäcktransport oder das Besorgen von Einkäufen, den genau die Hälfte der Befragten angegeben haben. Auch schlechte ÖV-Verbindungen (27%) oder eine allgemeine Abneigung gegenüber dem öffentlichen Verkehr (25%) machten das Auto in den Augen der Befragten zu einer attraktiven Alternative.

Die Befragung liefert auch eine Antwort auf die Frage, wie viele Personen von zuhause aus gearbeitet haben. Auf den Referenztag bezogen waren es 14 Prozent. Weiter haben 87 Prozent der Befragten angegeben, dass sie vom Arbeitsplatz oder von einem anderen Ort aus (10%) gearbeitet haben. Die Summe der Antwortanteile ergeben mehr als 100 Prozent, was zeigt, dass vereinzelt am gleichen Tag an mehreren Orten gearbeitet wurde. Die Anteile haben sich seit 2022, als die Frage zum ersten Mal gestellt wurde, nicht wesentlich verändert.

7 Allgemeine Beurteilung der Verkehrsinfrastruktur

Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr

Grundsätzlich gute Rückmeldungen erhält der öffentliche Verkehr im Limmattal bezüglich der Erreichung durch Bahnhöfe und Haltestellen (Tabelle 5). So waren 74 Prozent der Befragten zufrieden oder sehr zufrieden mit der Erreichbarkeit der nächsten ÖV-Haltestelle und 69 Prozent mit der Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit dem Bus oder mit dem Tram, wozu auch die Limmattalbahn gezählt wurde. In Urdorf wurde die Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit Bus oder Tram zwar gut, aber mit einem Zufriedenheitsanteil von 63 Prozent tiefer beurteilt als in Dietikon (72%) und Schlieren (70%). Lediglich genügende Zufriedenheitswerte erreicht wurden beim Reisekomfort in der S-Bahn (56%) und in den Bussen und Trams (53%) sowie bei der Sauberkeit der Bahnhöfe und Haltestellen (49%).

Tabelle 5 Zufriedenheit mit der Reisequalität mit dem ÖV im Allgemeinen, nach Excellencewerten «Total» absteigend sortiert, nach Gemeinden

	Excellencewert					gültig			feh- lend	Total	
	2018	2022	2024	Entw.	Δ 2024/18	2018	2022	2024			
Zufriedenheit						abs.	sig.				
Total											
1 Erreichb. nächste ÖV-Haltestelle	69%	71%	74%		5%	↗	1'776	1'733	1'822	266	2'088
2 Erreichb. Bahnhöfe mit Bus/Tram	64%	65%	69%		5%	↗	1'605	1'692	1'786	302	2'088
3 Reisekomfort S-Bahn	53%	53%	56%		3%	↗	1'749	1'681	1'766	322	2'088
4 Reisekomfort Bus und Tram	–	49%	53%		4%	↗	–	1'657	1'777	311	2'088
5 Sauberkeit Bahnhöfe/Haltestellen	–	46%	49%		3%	–	–	1'710	1'799	289	2'088
Dietikon											
1 Erreichb. nächste ÖV-Haltestelle	71%	72%	72%		1%	–	803	755	782	114	896
2 Erreichb. Bahnhöfe mit Bus/Tram	69%	68%	72%		3%	–	735	734	766	130	896
3 Reisekomfort S-Bahn	54%	50%	57%		3%	–	792	727	759	137	896
4 Reisekomfort Bus und Tram	–	46%	54%		8%	↗	–	711	757	139	896
5 Sauberkeit Bahnhöfe/Haltestellen	–	44%	46%		2%	–	–	744	771	125	896
Schlieren											
1 Erreichb. nächste ÖV-Haltestelle	65%	71%	75%		10%	↗	548	576	641	99	740
2 Erreichb. Bahnhöfe mit Bus/Tram	62%	66%	70%		8%	↗	484	564	627	113	740
3 Reisekomfort S-Bahn	48%	54%	54%		6%	↗	539	558	619	121	740
4 Reisekomfort Bus und Tram	–	50%	53%		3%	–	–	563	632	108	740
5 Sauberkeit Bahnhöfe/Haltestellen	–	46%	50%		4%	–	–	571	634	106	740
Urdorf											
1 Erreichb. nächste ÖV-Haltestelle	72%	69%	74%		2%	–	425	402	399	53	452
2 Erreichb. Bahnhöfe mit Bus/Tram	56%	60%	63%		7%	–	386	394	393	59	452
3 Reisekomfort S-Bahn	55%	58%	59%		4%	–	418	396	388	64	452
4 Reisekomfort Bus und Tram	–	51%	53%		2%	–	–	383	388	64	452
5 Sauberkeit Bahnhöfe/Haltestellen	–	50%	52%		2%	–	–	395	394	58	452

Lesehilfe: Im Jahr 2018 wurde der Reisekomfort von Ortsbus und Tram respektive die Sauberkeit von Bus-/Tram-haltestellen und Bahnhöfen separat abgefragt. Deshalb beginnt die Zeitreihe erst im Jahr 2022.

Excellencewert: Anteil Antworten «5» und «6» am Total der gültigen Antworten; «fehlend»: fehlende Antworten und Antworten «weiss nicht/keine Antwort»

Mobilität zu Fuss in der Wohngemeinde unterwegs

Mit dem Angebot an Fusswegen in der Wohngegend war ein Grossteil der Befragten in den drei Gemeinden zufrieden oder sehr zufrieden. In Dietikon waren es 73 Prozent der Befragten und in Urdorf 85 Prozent. Der tiefste Wert wurde in Schlieren mit 70 Prozent gemessen. 71 Prozent der Befragten haben angegeben, gerne zu Fuss in der eigenen Wohngemeinde unterwegs zu sein und 73 Prozent haben dabei ein gutes Sicherheitsgefühl. Für 76 Prozent sind die Geschäfte des täglichen Bedarfs gut zu Fuss erreichbar, und 47 Prozent unternehmen längere Strecken zu Fuss, auch wenn sie dafür das Auto oder den Bus nutzen könnten.

Deutlich weniger zufrieden waren die Befragten mit der Luftqualität und dem Verkehrslärm in der Wohngemeinde (Tabelle 6). In Dietikon und Schlieren waren es lediglich 44 Prozent, wenn sie zu Fuss in ihrem Quartier unterwegs waren. In Urdorf erreichte der Excellencewert immerhin noch 58 Prozent.

Kritisch beurteilt wurde in Dietikon vor allem auch die Ampelsteuerung vor Kreuzungen respektive die Wartezeit am Rotlicht, wo der Zufriedenheitswert seit 2018 um 9 Prozentpunkte von 54 auf 45 Prozent abgenommen hat.

In Schlieren hat insbesondere die Zufriedenheit mit der Querung grosser Strassen um 16 Prozentpunkte zugenommen, was unter anderem mit der fussgängerfreundlichen Strassenraumgestaltung im Stadtzentrum zusammenhängen dürfte.

Tabelle 6 Zufriedenheit mit der Reisequalität zu Fuss in der Wohngemeinde unterwegs, nach Excellencewert absteigend sortiert, Total und nach Gemeinden

	Excellencewert					gültig			feh- lend	Total	
	2018	2022	2024	Entw.	Δ 2024/18	2018	2022	2024			
Zufriedenheit						abs.	sig.				
Total											
1 Fusswegangebot am Wohnort	74%	73%	75%	✓	1%	–	1'848	1'753	1'800	288	2'088
2 Erreichbarkeit der Bahnhöfe	74%	72%	74%	✓	0%	–	1'840	1'750	1'801	287	2'088
3 Überquerung grosser Strassen	60%	63%	67%	↗	7%	↗	1'784	1'744	1'789	299	2'088
4 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	51%	49%	50%	✓	-1%	–	1'748	1'637	1'693	395	2'088
5 Luftqualität und Verkehrslärm	45%	44%	47%	✓	2%	–	1'816	1'735	1'799	289	2'088
Dietikon											
2 Erreichbarkeit der Bahnhöfe	77%	73%	74%	✓	-3%	–	844	776	772	124	896
1 Fusswegangebot am Wohnort	76%	69%	73%	✓	-3%	–	849	782	769	127	896
3 Überquerung grosser Strassen	65%	60%	65%	✓	0%	–	826	772	766	130	896
4 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	54%	44%	45%	✓	-9%	↘	829	766	762	134	896
5 Luftqualität und Verkehrslärm	43%	40%	44%	✓	1%	–	828	772	764	132	896
Schlieren											
2 Erreichbarkeit der Bahnhöfe	70%	74%	75%	↗	5%	–	557	574	633	107	740
1 Fusswegangebot am Wohnort	65%	72%	70%	↗	5%	–	558	573	631	109	740
3 Überquerung grosser Strassen	48%	61%	64%	↗	16%	↗	548	574	633	107	740
4 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	40%	49%	49%	↗	9%	↗	544	569	625	115	740
5 Luftqualität und Verkehrslärm	39%	42%	44%	↗	5%	–	547	570	636	104	740
Urdorf											
1 Fusswegangebot am Wohnort	82%	82%	85%	↗	3%	–	441	398	400	52	452
3 Überquerung grosser Strassen	65%	74%	77%	↗	12%	↗	410	398	390	62	452
2 Erreichbarkeit der Bahnhöfe	72%	68%	70%	✓	-2%	–	439	400	396	56	452
4 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	62%	62%	66%	↗	4%	–	375	302	306	146	452
5 Luftqualität und Verkehrslärm	56%	56%	58%	✓	2%	–	441	393	399	53	452

Lesehilfe: Excellencewert: Anteil Antworten «5» und «6» am Total der gültigen Antworten; «fehlend»: fehlende Antworten und Antworten «weiss nicht/keine Antwort»

8 Zufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsortes

Gesamtzufriedenheit

Eine wichtige Aussage für die Art und Weise, wie die Einwohnerinnen und Einwohner das Verkehrsangebot im Limmattal beurteilen, ist die Gesamtzufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsortes. Abhängig vom verwendeten Verkehrsmittel sind die Rückmeldungen dazu recht unterschiedlich ausgefallen (Tabelle 7). Die positivste Einschätzung stammt von den Benutzerinnen und Benutzern des öffentlichen Verkehrs, wo 67 Prozent zufrieden oder sehr zufrieden mit der Erreichbarkeit ihres Arbeits- oder Ausbildungsortes waren. Bei den Velofahrern und E-Bike-Nutzerinnen waren es mit 61 Prozent anteilmässig fast ebenso viele. Den tiefsten Wert haben mit 53 Prozent die Befragten angegeben, wenn sie den Arbeitsweg mit dem Auto zurückgelegt haben. Seit dem Jahr 2018 haben sich diesbezüglich kaum nennenswerte Veränderungen ergeben.

Eine detaillierte Betrachtung der Ergebnisse zeigt, dass die Gesamtzufriedenheit der Befragten, die das Auto für den Arbeitsweg nutzen, erwartungsgemäss stark vom Verkehrsfluss abhängt. So ergeben sich zwei völlig unterschiedliche Einschätzungen mit Zufriedenheitswerten von 43 Prozent respektive 86 Prozent, je nachdem, ob die Befragten mit dem Verkehrsfluss unzufrieden oder zufrieden waren. Zudem waren nur 25 Prozent mit dem Verkehrsfluss zufrieden, obwohl Autofahrerinnen und Autofahrer ihren Arbeitsplatz am Referenztag vergleichsweise schnell erreichten. Offenbar beeinträchtigen stockende Verkehrsverhältnisse die Gesamtzufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsortes und lassen sie auf ein Niveau absinken, das unterhalb desjenigen der anderen Verkehrsteilnehmenden liegt und auch nicht mehr im Verhältnis zur effektiven Fahrzeit steht.

Tabelle 7 Gesamtzufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsortes/Ausbildungsortes, Total und nach Gemeinden

	Excellencewert						gültig			feh- lend	Total
	2018	2022	2024	Entw.	Δ 2024/18	2018	2022	2024			
Gesamtzufriedenheit											
Total											
mit dem Auto	57%	49%	53%	↘	-4%	–	822	842	879	161	1'040
mit dem ÖV	64%	67%	67%	↗	3%	–	952	976	1'119	127	1'246
mit dem Velo oder E-Bike	58%	54%	61%	↘	3%	–	343	401	397	65	462
Dietikon											
mit dem Auto	55%	51%	55%	↘	0%	–	370	379	366	71	437
mit dem ÖV	65%	69%	68%	↗	3%	–	442	435	479	49	528
mit dem Velo oder E-Bike	61%	50%	63%	↘	2%	–	171	185	176	29	205
Schlieren											
mit dem Auto	54%	46%	50%	↘	-4%	–	250	263	315	62	377
mit dem ÖV	63%	62%	66%	↗	3%	–	318	326	430	38	468
mit dem Velo oder E-Bike	46%	57%	58%	↗	12%	–	101	137	146	20	166
Urdorf											
mit dem Auto	64%	50%	55%	↘	-9%	–	202	200	198	28	226
mit dem ÖV	65%	72%	67%	↗	2%	–	192	215	210	40	250
mit dem Velo oder E-Bike	68%	59%	67%	↘	-1%	–	71	79	75	16	91

Lesehilfe: Excellencewert: Anteil Antworten «5» und «6» am Total der gültigen Antworten; «fehlend»: fehlende Antworten und Antworten «weiss nicht/keine Antwort»

Mit Blick auf die einzelnen Gemeinden fallen zwei Veränderungen auf, die allerdings aufgrund der kleinen Fallzahlen nicht signifikant ausgefallen sind, aber hier doch kurz erwähnt werden. Bei den Befragten in Urdorf hat sich die Gesamtzufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeitsortes mit dem Auto seit 2018 von 64 auf 55 Prozent reduziert und damit das Niveau von Dietikon (55%) und Schlieren (50%) erreicht. In Schlieren ist der Excellencewert mit dem Velo von 46 auf 58 Prozent angestiegen, womit die Gemeinde schon fast zu Dietikon (63%) und Urdorf (67%) aufgeschlossen hat. Auf den öffentlichen Verkehr bezogen haben sich in den drei Gemeinden keine grösseren Entwicklungen ereignet.

Neben der Gesamtzufriedenheit mit der Erreichbarkeit des Arbeits- oder Ausbildungsortes ist auch das Sicherheitsgefühl ein wichtiges Kriterium für die Qualität der Verkehrsinfrastruktur im Limmattal. So geht die Entwicklung insbesondere beim Auto- und Veloverkehr gemäss der bisherigen Zeitreihe in die richtige Richtung (Tabelle 8).

Tabelle 8 Subjektives Sicherheitsgefühl, absteigend nach Excellencewert 2022 sortiert, Total und nach Gemeinden

	Excellencewert				gültig		gültig			feh- lend	Total
	2018	2022	2024	Entw.	Δ 2024/18	2018	2022	2024			
Sicherheitsgefühl					abs.	sig.					
Total											
1 im Auto (Arbeitsweg)	–	48%	53%	/	5%	↗	–	873	908	132	1'040
2 im ÖV	–	70%	68%	\	-2%	–	–	1'732	1'815	273	2'088
3 auf dem Velo/E-Bike	28%	28%	32%	/	4%	↗	1'264	1'209	1'217	871	2'088
4 zu Fuss unterwegs	–	75%	73%	\	-2%	–	–	1'745	1'799	289	2'088
Dietikon											
1 im Auto (Arbeitsweg)	–	47%	54%	/	7%	–	–	397	382	55	437
2 im ÖV	–	66%	69%	/	3%	–	–	754	771	125	896
3 auf dem Velo/E-Bike	34%	27%	33%	\	-1%	–	591	542	541	355	896
4 zu Fuss unterwegs	–	68%	72%	/	4%	–	–	770	765	131	896
Schlieren											
1 im Auto (Arbeitsweg)	–	52%	54%	/	2%	–	–	274	321	56	377
2 im ÖV	–	72%	68%	\	-4%	–	–	575	643	97	740
3 auf dem Velo/E-Bike	19%	26%	28%	/	9%	↗	365	384	411	329	740
4 zu Fuss unterwegs	–	77%	71%	\	-6%	↘	–	573	632	108	740
Urdorf											
1 im Auto (Arbeitsweg)	–	42%	51%	/	9%	–	–	202	205	21	226
2 im ÖV	–	72%	67%	\	-5%	–	–	403	401	51	452
3 auf dem Velo/E-Bike	29%	33%	38%	/	9%	↗	308	283	265	187	452
4 zu Fuss unterwegs	–	84%	80%	\	-4%	–	–	402	402	50	452

Lesehilfe: Anteil «sicher»: Anteil der Antworten «5» und «6» am Total der gültigen Antworten, «fehlend»: fehlende Antworten und Antworten «keine Antwort/weiss nicht»

Das Sicherheitsgefühl im Auto auf dem Arbeitsweg ist seit 2022 um 5 Prozentpunkte von 48 auf 53 Prozent angestiegen und somit signifikant grösser geworden. Das Sicherheitsgefühl der Velofahrenden und E-Bike-Nutzenden hat sich auf tiefem Niveau etwas verbessert: von 28 auf 32 Prozent. Am höchsten ausgefallen sind die Ergebnisse mit einem Zufriedenheitswert von 68 Prozent beim Warten oder Reisen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und mit 73 Prozent, wenn die Befragten zu Fuss in der eigenen Gemeinde unterwegs waren.

Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr auf dem Arbeitsweg

Was bei der Autonutzung der Verkehrsfluss bedeutet, findet beim öffentlichen Verkehr seine Entsprechung bei der Pünktlichkeit der Verkehrsmittel und bei der Abstimmung der Anschlüsse zwischen Bus, Tram und Zug. Bei der Pünktlichkeit und der Sicherstellung der Anschlussverbindungen hat der öffentliche Verkehr innerhalb der letzten sechs Jahre in allen drei Gemeinden eine deutliche und signifikante Steigerung erfahren (Tabelle 9). Über alle Gemeinden betrachtet ist der Excellencewert um 14 Prozentpunkte von 52 auf 66 Prozent gestiegen. Auch die Anschlüsse der Busse und Trams an den Zugfahrplan wurden mit 61 Prozent gut bewertet. In diesem Punkt hat Urdorf eine signifikante

Tabelle 9 Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr auf dem Weg zur Arbeit/Ausbildung, nach Excellencewerten absteigend sortiert

	Excellencewert					gültig			feh- lend	Total	
	2018	2022	2024	Entw.	Δ 2024/18	2018	2022	2024			
Zufriedenheit						abs.	sig.				
Total											
1 Betriebsaufnahme frühmorgens	65%	71%	69%	↘	4%	–	882	911	1'046	200	1'246
2 Erreichbarkeit Arbeitsort ins.	64%	67%	67%	↘	3%	–	952	976	1'119	127	1'246
3 Pünktlichkeit ÖV (u. a. Anschlüsse)	52%	64%	66%	↗	14%	↗	953	1'004	1'132	114	1'246
4 Anschlüsse Bus/Tram an Zugfahrpl.	57%	60%	61%	↗	4%	–	804	942	1'089	157	1'246
5 Platzangebot im ÖV	–	38%	41%	↗	3%	–	–	998	1'127	119	1'246
Dietikon											
1 Betriebsaufnahme frühmorgens	65%	71%	70%	↘	5%	–	423	406	451	77	528
2 Erreichbarkeit Arbeitsort ins.	65%	69%	68%	↘	3%	–	442	435	479	49	528
3 Pünktlichkeit ÖV (u. a. Anschlüsse)	59%	64%	67%	↗	8%	↗	446	445	486	42	528
4 Anschlüsse Bus/Tram an Zugfahrpl.	63%	60%	62%	↘	-1%	–	383	422	459	69	528
5 Platzangebot im ÖV	–	37%	39%	↗	2%	–	–	442	484	44	528
Schlieren											
2 Erreichbarkeit Arbeitsort ins.	63%	62%	66%	↗	3%	–	318	326	430	38	468
1 Betriebsaufnahme frühmorgens	63%	69%	65%	↘	2%	–	283	306	397	71	468
3 Pünktlichkeit ÖV (u. a. Anschlüsse)	46%	61%	63%	↗	17%	↗	313	343	430	38	468
4 Anschlüsse Bus/Tram an Zugfahrpl.	55%	59%	59%	↗	4%	–	260	315	421	47	468
5 Platzangebot im ÖV	–	35%	42%	↗	7%	–	–	341	427	41	468
Urdorf											
1 Betriebsaufnahme frühmorgens	70%	73%	73%	↘	3%	–	176	199	198	52	250
3 Pünktlichkeit ÖV (u. a. Anschlüsse)	44%	66%	68%	↗	24%	↗	194	216	216	34	250
2 Erreichbarkeit Arbeitsort ins.	65%	72%	67%	↘	2%	–	192	215	210	40	250
4 Anschlüsse Bus/Tram an Zugfahrpl.	47%	61%	62%	↗	15%	↗	161	205	209	41	250
5 Platzangebot im ÖV	–	44%	44%	↘	0%	–	–	215	216	34	250

Lesehilfe: Excellencewert: Anteil Antworten «5» und «6» am Total der gültigen Antworten; «fehlend»: fehlende Antworten und Antworten «weiss nicht/keine Antwort»

Steigerung von 47 auf 62 Prozent erfahren und damit zu Dietikon und Schlieren aufgeschlossen. Am kritischsten wurde das Platzangebot in den öffentlichen Verkehrsmitteln beurteilt: Nur 41 Prozent waren damit zufrieden oder sehr zufrieden.

Zufriedenheit mit dem Velo oder E-Bike auf dem Arbeitsweg

Wie bereits erwähnt liegt die Gesamtzufriedenheit der Velofahrerinnen und Velofahrer mit der Erreichbarkeit des Zielortes für den Weg zur Arbeit oder zur Ausbildung bei 61 Prozent, was gemäss Interpretationsschema als gutes Resultat gilt. Da mit dem Velo häufig auch nur ein Teil des Arbeitsweges zurückgelegt wird, versteht man unter dem Zielort nicht nur den Arbeitsort, sondern beispielsweise mit einem Bahnhof oder einer Tramhaltestelle auch ein Etappenziel. Die Gesamtzufriedenheit liegt auch in den drei Gemeinden relativ nahe beieinander: in Dietikon bei 63 Prozent, in Schlieren bei 58 Prozent und in Urdorf bei 67 Prozent. Fragt man etwas genauer, wie die Velofahrerinnen und Velofahrer die Rahmenbedingungen auf dem Weg zur Arbeit oder zum Ausbildungsort wahrnehmen, so erhält man als auffälligen Kontrast zur Gesamtzufriedenheit ausschliesslich genügende bis ungenügende Beurteilungen (Tabelle 10). Als genügend beurteilt wurden der Fahrkomfort (z. B. Qualität Strassenbelag, 58%), das Angebot an sicheren Veloparkplätzen am Zielort (54%), die direkte Streckenführung (46%), die Signalisation der Velowege (45%), die Attraktivität der Strecke (41%), die Befahrbarkeit der Velowege/-streifen insofern, dass sie nicht von anderen Fahrzeugen verstellt sind (40%), die Häufigkeit der Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden (42%) und das Angebot an ausreichend breiten Velostreifen und Velowegen (36%). Im ungenügenden Bereich abgeschnitten haben mit 32 Prozent die Ampelsteuerung an Verkehrsknoten und die Wartezeit am Rotlicht. Das grösste Problem war in allen drei Gemeinden immer noch das Verkehrsaufkommen und der verfügbare Platz für die sichere Fortbewegung im Strassenverkehr mit einem unverändert tiefen Zufriedenheitswert von 27 Prozent.

Tabelle 10 Zufriedenheit mit der Reisequalität mit dem Velo/E-Bike auf dem Weg zur Arbeit/Ausbildung, nach Excellencewert absteigend sortiert, Total und nach Gemeinden

	Excellencewert					gültig			feh- lend	Total	
	2018	2022	2024	Entw.	Δ 2022/18	2018	2022	2024			
Zufriedenheit						abs.	sig.				
Total											
1 Erreichbarkeit Zielort ganz allg.	58%	54%	61%		3%	–	343	401	397	65	462
2 Fahrkomfort (z. B. Strassenbelag)	44%	47%	58%		14%	↗	336	407	400	62	462
3 sichere Veloparkpl. am Zielort	50%	47%	54%		4%	–	333	394	382	80	462
4 direkte Streckenführung	44%	39%	46%		2%	–	340	400	397	65	462
5 Attraktivität der Strecke	40%	35%	41%		1%	–	337	398	394	68	462
6 ausreichend breite Velostreifen	–	29%	36%		7%	–	–	401	398	64	462
7 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	–	29%	32%		3%	–	–	385	385	77	462
8 Verkehrsaufk./sichere Fahrt	23%	23%	27%		4%	–	334	401	400	62	462
Dietikon											
1 Erreichbarkeit Zielort ganz allg.	61%	50%	63%		1%	–	171	185	176	29	205
2 Fahrkomfort (z. B. Strassenbelag)	51%	46%	59%		8%	–	166	189	177	28	205
3 sichere Veloparkpl. am Zielort	54%	48%	57%		3%	–	167	185	169	36	205
4 direkte Streckenführung	48%	36%	46%		-2%	–	170	183	173	32	205
5 Attraktivität der Strecke	47%	36%	45%		-2%	–	169	182	174	31	205
6 ausreichend breite Velostreifen	–	31%	38%		7%	–	169	186	178	27	205
7 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	–	24%	31%		7%	–	–	178	172	33	205
8 Verkehrsaufk./sichere Fahrt	28%	21%	28%		0%	–	171	185	176	29	205
Schlieren											
1 Erreichbarkeit Zielort ganz allg.	46%	57%	58%		12%	–	101	137	146	20	166
2 Fahrkomfort (z. B. Strassenbelag)	32%	47%	55%		23%	↗	100	140	148	18	166
3 sichere Veloparkpl. am Zielort	37%	45%	46%		9%	–	99	132	140	26	166
4 direkte Streckenführung	32%	43%	46%		14%	↗	101	138	147	19	166
5 Attraktivität der Strecke	28%	32%	39%		11%	–	99	138	146	20	166
6 ausreichend breite Velostreifen	–	28%	31%		3%	–	–	138	144	22	166
7 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	–	34%	30%		-4%	–	–	137	146	20	166
8 Verkehrsaufk./sichere Fahrt	15%	22%	27%		12%	↗	100	140	148	18	166
Urdorf											
1 Erreichbarkeit Zielort ganz allg.	68%	59%	67%		-1%	–	71	79	75	16	91
3 sichere Veloparkpl. am Zielort	55%	51%	63%		8%	–	67	77	73	18	91
2 Fahrkomfort (z. B. Strassenbelag)	47%	49%	59%		12%	–	70	78	75	16	91
4 direkte Streckenführung	51%	42%	48%		-3%	–	69	79	77	14	91
6 ausreichend breite Velostreifen	–	29%	39%		10%	–	70	77	76	15	91
7 Ampelsteuerung bei Kreuzungen	–	34%	39%		5%	–	–	73	67	24	91
5 Attraktivität der Strecke	41%	37%	36%		-5%	–	69	78	74	17	91
8 Verkehrsaufk./sichere Fahrt	25%	30%	23%		-2%	–	69	79	78	13	91

Lesehilfe: Excellencewert: Anteil Antworten «5» und «6» am Total der gültigen Antworten; «fehlend»: fehlende Antworten und Antworten «weiss nicht/keine Antwort»

Messen – vergleichen – lernen

Das Statistische Amt führt Kunden-, Personal- und Bevölkerungsbefragungen durch, evaluiert Gesetze, befragt Auszubildende und unterstützt die politische Entscheidungsfindung mit eVernehmlassungen. Unsere langjährige Erfahrung mit Benchmarking-Projekten erlaubt zuverlässige Vergleiche von Kennzahlen zwischen ähnlichen Organisationen. Wir bieten einen hohen methodischen Standard, eine kundenorientierte Projektumsetzung und die Möglichkeit für ein komplexes automatisiertes Reporting. Unser Angebot richtet sich an die kantonale Verwaltung, öffentlich-rechtliche Anstalten, Gemeinden und gemeinnützige Organisationen.

Erfahren Sie mehr unter www.zh.ch/befragungen.

- ▶ **Personalbefragungen** – wissend führen
- ▶ **Kundenbefragung** – Zufriedenheit erhöhen
- ▶ **Benchmarking** – vergleichen und dazulernen
- ▶ **eVernehmlassungen** – Anspruchsgruppen konsultieren
- ▶ **Bevölkerungsbefragungen** – nachfragen und verstehen