

An den Grossen Gemeinderat

Winterthur

Beantwortung der Schriftliche Anfrage betreffend Quantitative Grundlagen für Verkehrsdiskussionen, eingereicht von Gemeinderat Matthias Gfeller (Grüne)

Gemeinderat Matthias Gfeller (Grüne) reichte am 21. Oktober 2002 folgende schriftliche Anfrage ein:

„Seit ein paar Jahren wird in Winterthur wieder verstärkt die Diskussion über neue Strassenprojekte zur Verkehrsentslastung geführt. Dabei mangelt es aber oft an den nötigen quantitativen/statistischen Grundlagen. Namentlich wird bei Verkehrszählungen zu wenig zwischen Quell-/Zielverkehr einerseits und Durchgangsverkehr andererseits unterschieden. In den letzten vier Jahren sind gezielte Erfassungen des Durchgangsverkehrs lediglich für folgende Gebiete, resp. Strassen in den städtischen Verkehrsberichten publiziert worden: Eichliacker, Töss-Dorf, Tössfeld, Geiselweid, Mühlebrücke, Rychenbergstrasse, Ruhtalstrasse und Lettenstrasse.

Ebenso wenig enthalten die einschlägigen Verkehrsuntersuchungen beim öffentlichen Verkehr Angaben über unausgeschöpfte Potenziale einerseits und über Erschliessungslücken andererseits. Es fehlen Quervergleiche mit anderen Ortschaften, ob Fusswegdistanzen von rund 300 Metern oder mehr zwischen wichtigen öffentlichen Gebäuden (z.B. auf dem Sulzerareal) und den nächsten Stationen des öffentlichen Verkehrs akzeptabel sind.

Solche und weitere Angaben wären für die laufenden Verkehrsdiskussionen enorm wichtig, weshalb ich mit folgenden Fragen an den Stadtrat gelange:

- a) Teilt der Stadtrat die Meinung, dass den heutigen Verkehrsdiskussionen in Winterthur oftmals die seriöse verkehrsplanerische Grundlage fehlt?
- b) Ist der Stadtrat bereit, die verkehrsrelevanten Grundlagen für eine seriöse Planung des Gesamtverkehrs (öV, MIV und motorloser Verkehr) zügig erarbeiten, resp. verfeinern zu lassen?
- c) Ist der Stadtrat insbesondere bereit, bei Verkehrsmessungen und –befragungen künftig die Aspekte Ziel-/Quellverkehr, quartierfremder und stadtfremder Verkehr, resp. gross- oder kleinräumiger Durchgangsverkehr differenzierter zu erfassen?
- d) Welche Informationen lassen sich bereits heute aus der Volkszählung 2000 (Verkehrsmittelwahl beim Arbeitsweg) ggf. im Vergleich zu früheren Volkszählungen ableiten?
- e) Welche Rolle spielt heute der Freizeit- und Einkaufsverkehr in Winterthur im Vergleich zum Geschäfts- und Arbeitspendlerverkehr?
- f) Welche Verkehrsdaten in Bezug auf öffentliche und private Verkehrsmittel dürfen von den, vom Kanton in Auftrag gegebenen Studien zu Erweiterungen des Autobahnnetzes im Kanton Zürich, resp. zu S-Bahn Ergänzungen in Bezug auf die Situation in Winterthur, erwartet werden?“

Der Stadtrat erteilt folgende Antwort:

Quantitative Angaben, die den Verkehr betreffen sind äusserst vielfältig. Während sich einerseits Zählwerte direkt aus dem aktuellen Verkehrsgeschehen erheben oder ermitteln lassen, bestehen andererseits empirische Grössen und Richtwerte, die aufgrund von Erfahrungen oder breit abgestützten Untersuchungen festgelegt wurden. Einige Verkehrsdaten, wie zum Beispiel Belastungswerte oder Fahrzeuganteile, dienen als Berechnungsgrundlage bei konkreten Problemstellungen (z.B. Leistungsfähigkeiten, Lärmbelastungen etc.), andere wiederum – wie Fusswegdistanzen, Geschwindigkeiten etc. – bilden lediglich eine Hilfeleistung im Rahmen von Entscheidungsfindungen.

Das für die Stadt Winterthur bestehende verkehrsrelevante Zahlenmaterial erachtet der Stadtrat als ausreichend und im Vergleich zu anderen Städten als überdurchschnittlich gross. Gleichwohl bemüht er sich, das bereits dichte Zählstellennetz der automatischen Erfassungen laufend zu verfeinern und - wo es die Umstände erlauben - mit Klassifizierungsmöglichkeiten (Unterteilung in Fahrzeugkategorien) auszustatten. Auf weitergehende arbeitsintensive Erhebungen, die nicht der Beantwortung von konkreten Fragestellungen dienen und in einem schlechten Aufwand-Ertragsverhältnis stehen, muss der Stadtrat, schon aus finanziellen Gründen, verzichten.

Weil sich die gewünschten Daten vielfach nicht zuverlässig erheben lassen, wurde ein Modell entwickelt, das Auswirkungen von Veränderungen am Verkehrsnetz möglichst zuverlässig abbildet. Der Aufwand zur Erstellung derartiger Modelle ist gross. Der Kanton Zürich hat dafür in den vergangenen Jahren umfangreiche Mittel aufgewendet. Zur Beantwortung von lokalen Einflüssen muss das Modell allenfalls verfeinert werden und auf kleinere Gebietsabgrenzungen abgestimmt werden. So war eine derartige Verfeinerung zur Beantwortung der Auswirkungen einer tiefergelegten Vogelsangstrasse bzw. einer Entlastungsstrasse Oberwinterthur nötig. Die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich haben sich die anfallenden Kosten dafür geteilt.

Der Stadtrat ist auch für künftige konkrete Fragen bereit, die erforderlichen Modellverfeinerungen mitzutragen und die Kosten für Modellrechnungen zu übernehmen. Da diese beträchtlich sind, können sie aber nur getätigt werden, wenn die entsprechenden Aufwendungen auch einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme der Stadt Winterthur versprechen.

Zu den einzelnen Fragen:

Zur Frage a:

„Teilt der Stadtrat die Meinung, dass den heutigen Verkehrsdiskussionen in Winterthur oftmals die seriöse verkehrsplanerische Grundlage fehlt?“

Der Stadtrat teilt diese Meinung nicht. Die Abteilung Verkehrsplanung (Departement Bau) und die Verkehrstechnische Abteilung (Departement Sicherheit und Umwelt) verfügen über umfassendes und seriöses Datenmaterial. Dieses Material ist bei verkehrsplanerischen und verkehrstechnischen Problemstellungen durchaus hilfreich. Allerdings führen Zahlen, Fakten und Empfehlungen aus umfangreichen Untersuchungsberichten oft auch zu voreiligen Folgerungen und unzulässigen Interpretationen. Dies führt dann bei Diskussionen zwangsläufig eher zu einer allgemeinen Verwirrung als zu einer sachlichen Problemlösung. Letztlich sind Verkehrsplanung und Verkehrstechnik Bestandteile einer Verkehrspolitik. Nicht alles, was von

der Verkehrspolitik als wünschbar gefordert wird, kann tatsächlich auch zuverlässig erhoben werden.

Zur Frage b:

„Ist der Stadtrat bereit, die verkehrsrelevanten Grundlagen für eine seriöse Planung des Gesamtverkehrs (öV, MIV und motorloser Verkehr) zügig erarbeiten, resp. verfeinern zu lassen?“

Der Stadtrat ist bereit, erforderliche verkehrsplanerische Grundlagen zu erarbeiten oder erarbeiten zu lassen. Diese sind beispielsweise unerlässlich für die Beurteilung von Projekten der Stadtentwicklung. Verkehrsplanerische Leistungen, wie zum Beispiel das Konzept «Winterthurer Verkehr» von 1997 oder der Verkehrsplan von 1998 basieren auf den verkehrsrelevanten städtischen Grundlagedaten. Weitergehende Verfeinerungen sind in Einzelfällen möglich. Aus finanziellen Gründen lehnt der Stadtrat aber eine generelle Verfeinerung resp. die Erarbeitung eines Modells für den Gesamtverkehr in der Stadt Winterthur - wie in der Frage gefordert - ab.

Zur Frage c:

„Ist der Stadtrat insbesondere bereit, bei Verkehrsmessungen und -befragungen künftig die Aspekte Ziel-/Quellverkehr, quartierfremder und stadtfremder Verkehr, resp. gross- oder kleinräumiger Durchgangsverkehr differenzierter zu erfassen?“

Der Stadtrat ist nicht in der Lage, diese weitergehenden Verfeinerungen bei den Verkehrserhebungen generell durchzuführen. Die gewünschte Unterteilung in Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr – grundsätzlich wäre auch noch der Binnenverkehr dazu zu zählen – erfordert jeweils ein klar abgegrenztes Bezugsgebiet, das je nach Aussagebedürfnis individuell festgelegt werden kann. Eine zuverlässige Erhebungsmethode, um diese Verkehrsarten zu erfassen, besteht lediglich für Motorfahrzeuge in kleineren Gebieten mit beschränkten Mengen. Eine diesbezügliche Erhebung erfordert einen grossen Arbeitsaufwand, der sich - schon aus Kostengründen - nur bei gezielten Einsätzen (beispielsweise um in einem Quartier resp. auf einer Quartierstrasse den Fremdverkehr zu erfassen) rechtfertigen lässt. Die noch aufwändigere Methode der Befragung ist für eine häufige Anwendung ungeeignet und stösst sehr schnell an gewisse Grenzen: Vollständigkeit der Erfassung, Qualität der Antworten, Störung des Verkehrsablaufs in Spitzenzeiten, Aussagekraft der Ergebnisse.

Zur Frage d:

„Welche Informationen lassen sich bereits heute aus der Volkszählung 2000 (Verkehrsmittelwahl beim Arbeitsweg) ggf. im Vergleich zu früheren Volkszählungen ableiten?“

Erste Auswertungsergebnisse der Volkszählung, die den Verkehr betreffen, werden erst im Frühjahr 2003 erwartet.

Zur Frage e:

„Welche Rolle spielt heute der Freizeit- und Einkaufsverkehr in Winterthur im Vergleich zum Geschäfts- und Arbeitspendlerverkehr?“

Im Rahmen des «Mikrozensus Verkehr 2000» (Stichprobenbefragung des Bundes) wurden diesbezügliche Werte ermittelt. Die nach Reisezweck unterteilten und hochgerechneten Angaben beziehen sich auf Kilometerleistungen des Gesamtverkehrs. Für die Stadt Winterthur wurden folgende Anteile errechnet:

Zweck der Fahrt	Jahr	
	1994	2000
Arbeit/Ausbildung	30 %	30 %
Geschäft/Dienstleistung	4 %	4 %
Einkauf	22 %	20 %
Freizeit	44 %	40 %
Andere/nicht zuweisbar		6 %
	100 %	100 %

Trotz einer durchgeführten Stichprobenverdichtung im Kanton Zürich lässt das bisher ausgewertete Datenmaterial keine zuverlässige Unterteilung nach Verkehrsmitteln zu. Als vereinfachte Aussage ist folglich von einem knapp doppelt so grossen Freizeit- und Einkaufsverkehr (60 %) im Vergleich zum Geschäfts- und Arbeitspendlerverkehr (34 %) auszugehen.

Zur Frage f:

„Welche Verkehrsdaten in Bezug auf öffentliche und private Verkehrsmittel dürfen von den, vom Kanton in Auftrag gegebenen Studien zu Erweiterungen des Autobahnnetzes im Kanton Zürich, resp. zu S-Bahn Ergänzungen in Bezug auf die Situation in Winterthur, erwartet werden?“

Die in der Zweckmässigkeitsbeurteilung "Umfahrung Winterthur" (Kapazitätserweiterung des Hochleistungsstrassennetzes) aufgeführten Verkehrsdaten basieren auf dem aktuellen kantonalen Verkehrsmodell. Ausgehend von den zahlreichen allgemeinen Grunddaten, die den Betrieb der Modellrechnung sicherstellen, enthält die kantonale Studie errechnete Belastungswerte als Ergebnis von elektronisch durchgeführten, grossräumigen Umlegungen. Die mit einer Kapazitätserweiterung der A1 verbundenen Entlastungen des städtischen Strassennetzes sind je nach Lösungsvariante unterschiedlich. Grundsätzlich neue Daten dürfen aber in Bezug auf die Situation des innerstädtischen Verkehrs in Winterthur nicht erwartet werden.

Vor dem Stadtrat
Der Stadtpräsident:
Wohlwend

Der Stadtschreiber:
Frauenfelder