

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 173/2004

Sitzung vom 14. Juli 2004

1064. Anfrage (Verkehrsmengen auf der Westtangente, Nr. 2)

Kantonsrat Ueli Keller und Kantonsrätin Monika Spring, Zürich, haben am 3. Mai 2004 folgende Anfrage eingereicht:

Wegen eines Übermittlungsfehlers wurde unsere Frage 6 der Anfrage KR-Nr. 326/2003 dem Regierungsrat so zugestellt, dass er «die Erwartungen der Fragestellenden» nicht nachvollziehen konnte – sie wird deshalb nochmals mit dem richtigen Wortlaut gestellt:

1. Betrachtet der Regierungsrat die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs weiterhin als förderungswürdiges Naturereignis, oder unternimmt er Schritte zur Beeinflussung oder gar Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)?

Unsere damalige Frage 2 wurde nur summarisch und nicht in der gefragten Detaillierung beantwortet:

2. Welche Aussagen macht das kantonale Verkehrsmodell zum Verkehr auf der Westtangente zwischen Hirschwiesentunnel und Hardplatz für heute, 2007 (Eröffnung Einkaufszentrum und Stadion), 2010 (Eröffnung Westumfahrung), 2015, 2025 detailliert aufgeschlüsselt pro Verkehrszone nach Ziel-/Quellort, Verkehrsmittel, verkehrsrelevanten Tätigkeiten?
3. Welches sind die in der Antwort auf die Anfrage KR-Nr. 326/2003 erwähnten «verhaltenshomogenen Gruppen» und das ihnen zugeordnete «Verkehrsverhalten»?
4. Wie gross ist der Unterschied im tatsächlichen Verkehrsverhalten (Anzahl, Länge und Ziel der Fahrten, gewählte Fortbewegungsart) zweier Haushalte, die der gleichen «verhaltenshomogenen Gruppe» angehören, die einmal in einer Mietwohnung in Wipkingen wohnen und einmal in einem Einfamilienhaus, beispielsweise in Russikon?
5. Wie viel Mehrverkehr auf der Hardturm- und der Pfingstweidstrasse sowie auf der Rosengartenstrasse bringt die «Kanalisation des Ausweichverkehrs der Nordumfahrung Richtung Hardturm (A1H)» (Vorlage 4161, p. 4) ohne verkehrsbegrenzende Massnahmen?
6. Wieso geht der Regierungsrat davon aus, dass die von ihm mit 5% an der Rosengartenstrasse und mit 15–20% an der Pfingstweidstrasse bezifferten Verkehrsreduktionen infolge der Eröffnung der Westumfahrung mit zusätzlichem Verkehr von und nach Zürich West kompensiert werden sollen und nicht zu Gunsten der Anwohnerinnen/Anwohner und der Umwelt definitiv reduziert werden sollen?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ueli Keller und Monika Spring, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs und strassenseitig mit flankierenden Massnahmen zu grösseren Infrastrukturausbauten wird das unternommen, was unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit möglich ist, um den motorisierten Individualverkehr zu beeinflussen und auf die geeigneten Strassen zu kanalisieren. Von einem Naturereignis kann bei der Zunahme des motorisierten Verkehrs nicht gesprochen werden. Hingegen handelt es sich dabei um ein Faktum, das in einer freiheitlichen Gesellschaft grundsätzlich hinzunehmen ist und dem, wie oben beschrieben, nur mit der Bereitstellung von Alternativen entgegenzuwirken ist bzw. das mit technischen und allenfalls fiskalischen Massnahmen gesteuert und allenfalls eingeschränkt werden kann. Erst recht nicht kann davon gesprochen werden, dass «der Regierungsrat die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs ... als förderungswürdiges Naturereignis» betrachtet.

Die Frage 2 der Anfrage KR-Nr. 326/2003 wurde in der Antwort vom 6. Januar 2004 sehr umfassend und detailliert behandelt. Eine weitere Aufschlüsselung erforderte die Darstellung umfangreicher Dateien in Tabellenform, die bei der Verwaltung nicht vorhanden sind und durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro in aufwendiger Arbeit aufbereitet werden müssten. Die Kosten wären im Verhältnis zum verhältnismässig geringen Erkenntnisgewinn sehr hoch, weshalb ein solcher externer Auftrag unverhältnismässig ist. Detaillierte Angaben sind lediglich über Ziel- und Quellorte des motorisierten Individualverkehrs verfügbar. Der Einfluss des öffentlichen Verkehrs auf das Aufkommen des Individualverkehrs wurde in Form des Modal-Split global berücksichtigt. Zudem wird der Zusammenhang zwischen verkehrsrelevanten Tätigkeiten und Verkehrsaufkommen (= Verkehrszwecke) bei der Bildung der Ziel-Quell-Beziehungen im Modell wohl berücksichtigt; durch die Addition der Verkehrszwecke in der Ziel-Quell-Matrix geht die Information darüber jedoch verloren und kann nicht mehr zurückverfolgt werden. Es ergeben sich Verkehrsbelastungen ohne Auskunft darüber, ob es sich um Pendler-, Einkaufs-, Freizeit- oder Geschäftsverkehr handelt. Weiter wurde in der Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 326/2003 auch einlässlich ausgeführt, für welche Zustände (2010 und 2025) Ergebnisse des Verkehrsmodells verfügbar sind. Für die Zeithorizonte 2007 und 2015 liegen keine gesonderten Daten vor. Auch diese müssten zuerst besonders erarbeitet werden.

Das kantonale Verkehrsmodell (KVM-ZH) kennt zehn verschiedene verhaltenshomogene Gruppen:

- Erwerbstätige mit PW-Verfügbarkeit
- Erwerbstätige ohne PW-Verfügbarkeit
- Teilzeiterwerbstätige mit PW-Verfügbarkeit
- Teilzeiterwerbstätige ohne PW-Verfügbarkeit
- Nicht Erwerbstätige mit PW-Verfügbarkeit
- Nicht Erwerbstätige ohne PW-Verfügbarkeit
- Rentner bis 75 mit PW-Verfügbarkeit
- Rentner bis 75 ohne PW-Verfügbarkeit und Rentner ab 75
- Schüler unter 18 Jahren
- Studenten ab 18 Jahren und Lehrlinge

Diese Gruppen und ihr Verkehrsverhalten wurden anhand statistischer Analysen des Mikrozensus Verkehr 1994 gefunden. Bei der nächsten Aktualisierung des Verkehrsmodells werden sie anhand der Ergebnisse des Mikrozensus Verkehr 2000 angepasst.

Das Verkehrsverhalten wird ebenfalls aus dem Mikrozensus Verkehr abgeleitet (und entsprechend aktualisiert). Es wird mit der Häufigkeit, mit welcher eine Person einer verhaltenshomogenen Gruppe eine bestimmte Wegeketten unternimmt, beschrieben. Die derzeitige Modellversion enthält zwölf verschiedene Wegeketten:

- Wohnen – Freizeit – Wohnen
- Wohnen – Ausbildung – Wohnen
- Wohnen – Berufstätigkeit – Wohnen
- Wohnen – Einkaufen – Wohnen
- Wohnen – Wohnen
- Wohnen – Ausbildung – Einkaufen – Wohnen
- Wohnen – Berufstätigkeit – Ausbildung – Wohnen
- Wohnen – Berufstätigkeit – geschäftliche/dienstliche Tätigkeit – Wohnen
- Wohnen – Berufstätigkeit – Einkaufen – Wohnen
- Wohnen – Einkaufen – Einkaufen – Wohnen
- Wohnen – Berufstätigkeit – geschäftliche/dienstliche Tätigkeit – geschäftliche/dienstliche Tätigkeit – Wohnen
- Wohnen – Berufstätigkeit – Einkaufen – Einkaufen – Wohnen

Die tageszeitliche Ausprägung der einzelnen «Aktivitätenübergänge» (also z. B. Wohnen – Berufstätigkeit) wird im Übrigen durch so genannte Übergangswahrscheinlichkeiten berücksichtigt, also der Wahrscheinlichkeit, mit welcher ein solcher Aktivitätenübergang zu einer bestimmten Tageszeit erfolgt.

Der Unterschied im tatsächlichen Verkehrsverhalten von Personen der gleichen verhaltenshomogenen Gruppe wird im weiteren Modellierungsprozess berücksichtigt und kann nicht für die Gruppen gesondert angegeben werden. Das Modell «weiss» auf Grund der oben umschriebenen Wahrscheinlichkeiten und Häufigkeiten, wie viele Einwohner einer Modellzone zu welchen Tageszeiten, z. B. Fahrten als Berufspendler, unternehmen (Anzahl der Fahrten). Mit welchem Verkehrsmittel, wohin und damit über welche Distanz diese Fahrt stattfindet, wird in den nachfolgenden Modellschritten berechnet. Dabei spielen die Attraktivitäten der Fahrziele (z. B. vorhandene Arbeitsplätze) eine Rolle, aber ebenso sehr die so genannten Netzwidestände, d. h. der zeitliche Aufwand für die verschiedenen möglichen Fahrziele. Hier wurde der Langsamverkehr (zu Fuss Gehende, Velo Fahrende), der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr berücksichtigt. Das unterschiedliche beobachtete Verhalten erklärt sich damit aus dem Verkehrsangebot und den Möglichkeiten für die verschiedenen Aktivitäten. Dabei wird auch der Binnenverkehr in den Modellzonen berücksichtigt, jedoch nicht auf das Verkehrsnetz umgelegt.

Der auf der Route A1H–Pfingstweidstrasse–Rosengartenstrasse kanalisierte Ausweichverkehr lässt sich nicht quantifizieren. Das Verkehrsmodell liefert dazu Durchschnittswerte und zeigt, dass diese Route als Alternative zur Nordumfahrung normalerweise wenig attraktiv ist, also kaum Ausweichverkehr stattfindet. Der Ausweichverkehr ist stark von der jeweiligen Staulage vor dem Gubristtunnel abhängig. Direkte Untersuchungen dazu liegen keine vor. In Analogie zu Untersuchungen über Ausweichverkehr durch das Furttal kann geschlossen werden, dass sich ein solcher erst bei länger als eine Stunde dauernden Stauereignissen ausbildet. Die Häufigkeit dieser Ereignisse ist äusserst schwer vorherzusagen, da sich der Verkehr bei derart hohen Auslastungen, wie sie die Nordumfahrung aufweist, labil verhält. Um solche Ereignisse in ihrer Häufigkeit möglichst gering zu halten, werden auf der A1 vom Limmattal bis zum Anschluss Seebach im Sommer / Herbst 2004 Sofortmassnahmen zur Verkehrslenkung in Betrieb genommen. Im Übrigen wird der Ausweichverkehr durch die Verkehrsregelung der Stadt Zürich begrenzt.

Trotz der Anstrengungen der Stadt Zürich, mit Hilfe so genannter Fahrtenmodelle die Entwicklungen im Gebiet Zürich West mit möglichst wenig motorisiertem Individualverkehr zu ermöglichen, wird das Strassenverkehrsaufkommen spürbar anwachsen. Die den zitierten Zahlen zu Grunde liegenden Untersuchungen bauen auf diesen Fahrtenmodellen auf und berücksichtigen ebenfalls die verbesserte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (z. B. Tram Nr. 18). Wollte

man diesen zusätzlichen Verkehr vermeiden, müsste wohl auf die Entwicklung des Gebiets Zürich West verzichtet werden. Es geht demnach nicht darum, die an der Rosengarten- und an der Pfingstweidstrasse infolge der Eröffnung der Westumfahrung erwarteten Verkehrsreduktionen mit Verkehr im Zusammenhang mit der Entwicklung in Zürich West aktiv zu kompensieren.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi