

Sitzung vom 21. Januar 1998

170. Anfrage (Berücksichtigung autofreier Haushalte)

Kantonsrätin Ingrid Schmid, Zürich, hat am 27. Oktober 1997 folgende Anfrage eingereicht:

Die Anzahl autofreier Haushalte ist in städtischen Gebieten relativ hoch, sie dürfte zwischen 40% und 50% liegen. Diese Annahme beruht auf den Ergebnissen des Mikrozensus 94, dort sind ohne Einbezug der Ruhestandshaushalte beispielsweise in der Stadt Basel 41%, in der Stadt Bern 34% und in der Stadt Zürich 33% autofreier Haushalte registriert worden. Im Kanton Zürich sind im Durchschnitt 3 von 10 Haushalten autofrei (gleiche Quelle). Leider liegen keine detaillierten Zahlen für die einzelnen Gemeinden vor.

Die Existenz autofreier Haushalte wird in der politischen Diskussion und bei planungsrelevanten Entscheiden kaum berücksichtigt. Autofreie Haushalte belasten die Umwelt deutlich weniger (weniger Luftverschmutzung, Lärm, und Flächenverbrauch), sie erhalten dafür aber weder Vorteile, noch werden sie von den negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs weniger belastet. Diese Tatsache hat im europäischen Ausland (z.B. Holland, England, Österreich und Deutschland) zu verschiedenen Projekten autofreier Siedlungen geführt (z.B. Holland, England, Österreich, Deutschland, siehe dazu «Planung und Realisierung autoarmer Stadtquartiere», Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen, Dortmund 1997).

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Können die statistischen Grundlagen so ergänzt werden, dass in Zukunft für jede Gemeinde im Kanton Zürich die Zahlen über autofreie Haushalte bekannt sein werden (jährliche oder periodische Angabe)?
2. Können die positiven Auswirkungen autofreier Haushalte auf Umwelt, Klima und Ressourcenverbrauch abgeschätzt und in die jeweiligen Berichte (Raumplanung, Umwelt usw.) integriert werden?
3. Sieht der Regierungsrat in der besseren Berücksichtigung autofreier Haushalte eine Chance und Möglichkeiten, die auf autobesitzende Haushalte ausgerichteten Anforderungen in der Siedlungsplanung und bei weiteren und rechtlichen Regelungen überprüfen zu lassen (z.B. Strassenerschliessung, Parkplatzbedarf, Subventionsordnung, Ausnützungsbonus usw.)?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ingrid Schmid, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

Statistische Daten über die Anzahl von Motorfahrzeugen in den einzelnen Haushalten stammen aus den Mikrozensus Verkehrsverhalten. Andere Datenerhebungen, wie etwa die eidgenössische Volkszählung, die Motorfahrzeugstatistik oder die kommunale Einwohnerkontrolle, geben zu dieser Frage keinen Aufschluss. Für den Mikrozensus Verkehrsverhalten 1994 wurden entsprechende Daten mittels Telefoninterviews erhoben. Verschiedene Kantone haben Beiträge für zusätzliche Interviews geleistet. Für den Kanton Zürich konnte so die Stichprobengrösse auf 3400 Interviews verdoppelt werden, was Aussagen auf Stufe Region erlaubt. Für Regionen unter 100000 Einwohnern, wie die Regionen Furtal und Weinland, sind die Ergebnisse allerdings mit hohen Stichprobenfehler-Risiken behaftet. Auswertungen für mittlere und grössere Gemeinden würden für den Kanton zwischen 15000 und 20000 Interviews erfordern; Auswertungen für alle Gemeinden wären nur bei Vollerhebungen durchführbar. Um die Auswirkungen autofreier Haushalte auf Umwelt, Klima und Ressourcenverbrauch abschätzen und in die jeweiligen Berichte (Raumplanung, Umwelt usw.) integrieren zu können, wären entsprechend aussagekräftige Erhebungen und Auswertungen erforderlich. Dazu müssten Kosten in der Grössenordnung von mehreren hunderttausend Franken in Kauf genommen werden.

Aus Sicht des Kantons besteht jedoch aus verschiedenen Gründen kein Anlass, die Datenlage über autofreie Haushalte umfassend aufzubereiten oder zusätzlich zu den

verschiedenen laufenden Massnahmen und Planungen andere, spezifisch auf autofreie Haushalte ausgerichtete «weitere und rechtliche Regelungen» zu treffen. Untersuchungen zeigen nämlich, dass für die Benützung des öffentlichen Verkehrs oder den Verzicht auf bestimmte Verkehrswege in erster Linie die Verfügbarkeit eines öffentlichen Verkehrsmittels in der Nähe des Wohnortes, die Länge des Arbeitsweges sowie Grünflächen und Freizeiteinrichtungen im Quartier ausschlaggebend sind. Die meisten Haushalte bzw. die zu einem Haushalt gehörenden einzelnen Personen benützen die verschiedenen Verkehrsmittel selektiv je nach Bedarf. Der Bedarf nach Verfügbarkeit eines eigenen Motorfahrzeugs für einen Haushalt kann sich im Laufe der Zeit ändern, ohne dass die Wohnung gewechselt wird. Ein vollständiger Verzicht auf ein eigenes Motorfahrzeug wird durch Taxifahrten und andere Transporte mit Motorfahrzeugen (insbesondere Alten- und Behindertentransporte) sowie zunehmend durch privates und professionelles Car-sharing oder Firmenwagen teilweise kompensiert. Aus raumplanerischer und umweltpolitischer Sicht steht aus den genannten Gründen nicht die Förderung autofreier Haushalte an sich im Vordergrund. Vielmehr sollen in erster Linie die Anstrengungen zur Verwirklichung der Siedlungsentwicklung nach innen weiter verfolgt und die Angebote des öffentlichen Personenverkehrs laufend optimiert werden, um so eine Verbesserung des Modal-split zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Neben regelmässig zurückgelegten Wegen einzelner Verkehrsteilnehmer (Arbeits-, Schul- und Einkaufswege) ist zunehmend auch gezielt der Freizeitverkehr vom öffentlichen Verkehr abzudecken (Erschliessung von Sportstätten, beliebten Wandergebieten usw.). Die dazu nötigen Massnahmen sind im kantonalen Richtplan umrissen und werden laufend umgesetzt (neuere bzw. aktuelle Beispiele: Ortsplanungs-Revisionsrunde nach Revision des Planungs- und Baugesetzes von 1991, Planung Zentrum Zürich Nord, 9-Uhr-Pass des Verkehrsverbundes, revidierte Wegleitung der Baudirektion zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs, Planung Mittelverteiler Glattal).

Haushalte mit geringer Nachfrage nach individuellem Motorfahrzeugverkehr oder autofreie Haushalte sind nicht Ursache, sondern Folge der verfolgten Politik. Die verfügbaren Mittel sind daher für die weitere Umsetzung konkreter Massnahmen und nicht zur Erhebung weiterer Daten zu verwenden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion und die Direktionen des Innern und der Volkswirtschaft.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi