

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 28. Oktober 2020

**986.**

### **Schriftliche Anfrage von Barbara Wiesmann, Simone Brander und 4 Mitunterzeichnenden betreffend Zahlen zum motorisierten Durchgangsverkehr und zum quartierfremden Verkehr, Messmethoden und Resultate zur Erhebung des Verkehrs und Angaben zum Ausgangspunkt und zum Zweck der Fahrten sowie Massnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs in den Quartieren**

Am 8. Juli 2020 reichten Gemeinderätinnen Barbara Wiesmann, Simone Brander (beide SP) und 4 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/330, ein:

Der motorisierte Durchgangsverkehr (welcher die Stadtgrenze zweimal quert, ohne ein Ziel in der Stadt Zürich zu haben) und der quartierfremde Verkehr (Durchfahrt durch ein Quartier ohne ein Ziel in diesem Quartier) belasten die betroffenen Quartiere sehr. Lärm, Abgase und mehr gefährliche Situationen führen zu weniger Aufenthaltsqualität, machen krank und verursachen Stress. Um diesen Verkehr einzudämmen sind verlässliche Zahlen essenziell. Dazu interessiert uns die Anzahl und Herkunft der Fahrzeuge sowie, ob zu einem bestimmten Zeitpunkt auf ein anderes Fahrzeug umgestiegen wird.

In diesem Zusammenhang bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie werden der Durchgangsverkehr und der quartierfremde Verkehr regelmässig gemessen und berechnet (Querschnitte, Zeitpunkte)?
2. Sind die Zahlen zum Durchgangsverkehr und zum quartierfremden Verkehr öffentlich zugänglich? Wenn ja, wo können sie bezogen werden? Wenn nein, warum sind sie nicht öffentlich?
3. Gibt es Angaben und Zahlen zum Ausgangspunkt der Fahrten durch die Quartiere? (Uns interessiert, ob es sich um Fahrten innerhalb der Stadt, aus der direkt angrenzenden Agglomeration oder von weiter her handelt.) Wenn nein, wie können diese künftig erhoben und berechnet werden? Wenn ja, bitten wir um Auskunft, wie viele Kilometer das Fahrzeug ausserhalb der Stadt zurückgelegt hat und wie viele Kilometer in der Stadt zurückgelegt wurden.
4. Wird der Zweck bei den quartierfremden Fahrten erhoben? (Uns interessiert die Aufteilung der Fahrten auf Freizeit- und Arbeitsverkehr.) Wenn nein, wie kann dieser künftig erhoben werden? Wenn ja, bitten wir um eine Aufteilung Fahrten auf Freizeit- und Arbeitsverkehr.
5. Welche Massnahmen hat der Stadtrat in der Vergangenheit ergriffen, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt und aus den jeweiligen Quartieren fernzuhalten?
6. Welche Massnahmen wird der Stadtrat künftig ergreifen, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt und aus den jeweiligen Quartieren fernzuhalten?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Das Thema des Durchgangsverkehrs hat auch nach dem Bau der Westumfahrung und der Realisierung flankierender Massnahmen zum Schutz der städtischen Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs nicht an Bedeutung verloren. Es wurden denn auch diverse parlamentarische Vorstösse (GR Nrn. 2011/109, 2013/272, 2020/194, 2020/325 und 2020/327) zum Transit- und Durchgangsverkehr eingereicht.

In der vorliegenden Schriftlichen Anfrage, GR Nr. 2020/330, werden die beiden Begriffe «Durchgangsverkehr» und «quartierfremder Verkehr» verwendet. Zur begrifflichen Klärung wird für die Beantwortung der Fragen in beiden Fällen Verkehr verstanden, welcher den jeweiligen Betrachtungsperimeter (Bezugsgebiet) auf Routen quert, ohne dass, gemäss Definition des Mikrozensus, eine Aktivität innerhalb des Betrachtungsperimeters (Bezugsgebiet) beabsichtigt wird. Die jeweilige Route kann sämtliche Strassenhierarchien umfassen. Wie in der Beantwortung der Schriftlichen Anfragen, GR Nrn. 2013/272 und 2020/194, erwähnt, ist das Bezugsgebiet oder der Betrachtungsperimeter entscheidend. Wird der stadtquerende Durchgangsverkehr oder der kleinräumige Ausweichverkehr betrachtet, so ergeben sich unterschiedliche Bezugsgebiete und Folgerungen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

**Zu Frage 1 («Wie werden der Durchgangsverkehr und der quartierfremde Verkehr regelmässig gemessen und berechnet [Querschnitte, Zeitpunkte]?»):**

Wie in den Schriftlichen Anfragen, GR Nrn. 2013/272 und 2020/194, erläutert, werden aktuell keine systematischen und regelmässigen Messungen zum Durchgangsverkehr durchgeführt. Als Grundlage für die Abschätzung dient üblicherweise das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Zürich, das Aussagen zur Grössenordnung zulässt. Detailliertere Untersuchungen zum Quell- bzw. Zielverkehr wurden bisher nur fallweise bei ausgewiesenem Bedarf für projektspezifische Fragestellungen vorgenommen. So wurde beispielsweise im Jahr 2013 der Durchgangsverkehr auf der Rosengartenstrasse (6 Prozent) und auf der Uraniastrasse (10 Prozent) erhoben. Für das abgelehnte Projekt «Rosengartentram/Rosengartentunnel» wurde der Durchgangsverkehr (5 Prozent) aus den Modellrechnungen des kantonalen Gesamtverkehrsmodells verwendet. Im kantonalen Gesamtverkehrsmodell sind auf allen Strassenabschnitten die Verkehrsbelastungen sowie die hinterlegten, einzelnen modellberechneten Routen abgebildet. Es handelt sich somit um eine vollständige, aber modellberechnete und daher vereinfachte Abbildung des Verkehrs.

Die wohl grösste Herausforderung ist die unvollständige Information zum Verkehrsgeschehen. Die Erhebung des Verkehrs durch Sensoren und Erhebungspersonal wird an einzelnen Messpunkten und -querschnitten erfasst und entspricht daher nur einer Stichprobe des Verkehrsgeschehens. Die Erhebungsergebnisse enthalten keine Angaben zur Herkunft, zum Ziel und zur gefahrenen Route. Dazu müssten umfassende Informationen erhoben werden. Das Datenschutzgesetz (DSG, SR 235.1) und das Gesetz über die Information und den Datenschutz (IDG, LS 170.4) stellen hierzu hohe Anforderungen, weshalb eine solche Erfassung nur anonymisiert vorgenommen werden darf. An Methoden, welche kostengünstig und datenschutzkonform nahezu eine Vollerhebung zulassen würden, wird geforscht; innovative Pilotversuche wie beispielsweise im Rahmen von «Smart Mobility» als Bestandteil der Strategie «Stadtverkehr 2025» sowie im Rahmen der «Strategie Smart City» sind in Prüfung.

**Zu Frage 2 («Sind die Zahlen zum Durchgangsverkehr und zum quartierfremden Verkehr öffentlich zugänglich? Wenn ja, wo können sie bezogen werden? Wenn nein, warum sind sie nicht öffentlich?»):**

Die Erhebungen für projektspezifische Fragestellungen können beim Tiefbauamt bezogen werden. Sie sind in den genannten Schriftlichen Anfragen (GR Nrn. 2013/272 und 2020/194) bereits erwähnt. Weitere nicht projektspezifische Erhebungen sind nicht bekannt.

Das kantonale Amt für Verkehr (AFV) weist in seinen Strategie- und Planungsinstrumenten, wie beispielsweise dem Gesamtverkehrskonzept und den Agglomerationsprogrammen, Verkehrsmengen zwischen den einzelnen Planungsregionen auf. Die Stadt Zürich ist eine eigene Planungsregion. Diese Verkehrsmengen stammen vom kantonalen Gesamtverkehrsmodell, wozu umfassende Auswertungen und Modellrechnungen erstellt werden. Die erwähnten Herausforderungen von Durchgangsverkehr und Betrachtungsperimeter (Bezugsgebiet) sowie die Einschränkungen einer vereinfachten Abbildung des Verkehrsgeschehens sind dabei zu berücksichtigen.

**Zu Frage 3 («Gibt es Angaben und Zahlen zum Ausgangspunkt der Fahrten durch die Quartiere? [Uns interessiert, ob es sich um Fahrten innerhalb der Stadt, aus der direkt angrenzenden Agglomeration oder von weiter her handelt.] Wenn nein, wie können diese künftig erhoben und berechnet werden? Wenn ja, bitten wir um Auskunft, wie viele Kilometer das Fahrzeug ausserhalb der Stadt zurückgelegt hat und wie viele Kilometer in der Stadt zurückgelegt wurden.»):**

Angaben und Zahlen zu Ausgangs- und Zielpunkt dieser Fahrten durch die Quartiere sind nicht verfügbar. Die periodisch verfügbaren Auswertungen des Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten lassen jedoch Rückschlüsse auf diese Zahlen zu, wie beispielsweise Fahrdauer, Fahrtzweck und weitere Kenngrössen. Zudem kann hierfür wiederum das Gesamtverkehrsmodell

des Kantons Zürich beigezogen werden. Theoretisch wäre es auch möglich, mittels Nummernschilderhebungen oder beispielsweise mittels der Auswertung von Bluetooth-Geräten in Fahrzeugen oder anderen Technologien und entsprechendem Aufwand genauere Daten zu erheben.

**Zu Frage 4** («Wird der Zweck bei den quartierfremden Fahrten erhoben? [Uns interessiert die Aufteilung der Fahrten auf Freizeit- und Arbeitsverkehr.] Wenn nein, wie kann dieser künftig erhoben werden? Wenn ja, bitten wir um eine Aufteilung Fahrten auf Freizeit- und Arbeitsverkehr.»):

Aussagen zum Fahrtzweck sind Teil der Auswertungen des Mikrozensus zum Mobilitätsverhalten; weitere Grundlagen zu dieser Fragestellung sind momentan nicht verfügbar. Die Erhebung des Fahrtzwecks bedingt die Angabe der Automobilistinnen und Automobilisten, die nur mit einer Umfrage erfasst werden kann. Zum heutigen Zeitpunkt sind keine Geräte verfügbar, die den Freizeit- und Arbeitsverkehr unterscheiden können. Eine flächendeckende Erhebung wäre sehr aufwendig und würde aus folgenden Gründen nur bedingt aussagekräftige Resultate bringen:

- Die Erhebung ist in der Praxis schwierig bis unmöglich durchzuführen. Die durchfahrenden Automobilistinnen und Automobilisten können nicht oder bloss sehr begrenzt angesprochen werden, weil sie im Beobachtungsperimeter nicht anhalten.
- Die Genauigkeit der Angaben ist fraglich. Die Daten erfolgen nach persönlichen Angaben und können somit nicht technisch geprüft oder bewiesen werden.

Die für die Stadt Zürich geltenden Datenschutzvorgaben müssen eingehalten werden.

**Zu Frage 5** («Welche Massnahmen hat der Stadtrat in der Vergangenheit ergriffen, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt und aus den jeweiligen Quartieren fernzuhalten?»):

Um den Durchgangsverkehr durch die Stadt Zürich nach Möglichkeit fernzuhalten, wird an den Stadträndern die Verkehrsmenge mittels Lichtsignalanlagen dosiert. Dadurch entstehen gewisse Wartezeiten, sodass der Weg via Umfahrungsring auf den Hochleistungsstrassen attraktiver wird. Zudem kann so sichergestellt werden, dass innerhalb der Stadt die Verkehrsmenge nicht grösser ist, als sie verarbeitet werden kann. Dadurch entstehen weniger Rückstausituationen, von welchen z. B. auch der öffentliche Verkehr betroffen ist.

Zur Vermeidung von Durchgangsverkehr in Quartierstrassen wurden schon diverse Massnahmen umgesetzt: Nämlich umfassende Geschwindigkeitsreduktionen wie die Einführung von Tempo 30, Begegnungszonen, Einbahn-Regimes, Fahrverbote mit Ausnahmen wie z. B. an der Haldenstrasse oder bauliche Trennungen (Riegel) wie z. B. an der Fronwaldstrasse in Affoltern. Weitere Beispiele sind der Röntgen- oder der Limmatplatz.

Reine Signalisationslösungen haben den Nachteil, dass sie schwierig zu kontrollieren sind. Entsprechend können diese Fahrverbote missachtet werden. Die Alternative ist die Überwachung des Fahrverbots mittels Automatischen Verkehrskontrollanlagen; hierfür muss aber eine umfangreiche Datenbank aller erlaubten Zufahrten gemacht und aktuell gehalten werden.

Riegel oder auch Einbahn-Regimes führen hingegen dazu, dass auch für die notwendige Quartiererschliessung Umwege in Kauf genommen werden müssen, was insbesondere für Anwohnende in unmittelbarer Nähe des Riegels (Zu- und Wegfahrt nur noch in einer Richtung möglich) mit erheblichen Nachteilen verbunden ist.

**Zu Frage 6** («Welche Massnahmen wird der Stadtrat künftig ergreifen, um den Durchgangsverkehr aus der Stadt und aus den jeweiligen Quartieren fernzuhalten?»):

Um den Durchgangsverkehr durch die Stadt Zürich zu reduzieren, stehen in Zukunft möglicherweise auch Mittel zur Verfügung, welche finanzielle Anreize schaffen, die Stadt zu umfahren (z. B. Bepreisung der Zufahrt). Dazu wäre aber eine Rechtsgrundlage auf Bundesebene zu schaffen. Zudem werden weitere Möglichkeiten geprüft, mittels der bereits zur Antwort auf

Frage 5 genannten Massnahmen den Durchgangsverkehr zu reduzieren bzw. aus den Quartieren zu entfernen.

Oft kann auch zweistufig vorgegangen werden. In der Mutschellenstrasse wurde z. B. als erster Schritt Tempo 30 eingeführt; weitergehende Massnahmen werden geprüft, falls der Durchgangsverkehr nicht abnimmt. Dabei müssen jedoch immer die negativen Auswirkungen (z. B. die erwähnten Umwegfahrten) mitberücksichtigt werden, um zu prüfen, ob eine solche Massnahme zweck- und verhältnismässig ist.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**