

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 17. Mai 2017

372.

Schriftliche Anfrage von Markus Hungerbühler, Thomas Kleger und 19 Mitunterzeichnenden betreffend Stautunden auf den städtischen Strassen, Auswirkungen auf die Zürcher Wirtschaft und die Blaulichtorganisationen sowie Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation

Am 8. März 2017 reichten Gemeinderäte Markus Hungerbühler (CVP), Thomas Kleger (FDP) und 19 Mitunterzeichnende folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2017/48, ein:

Unlängst hat das Navigationsunternehmen TomTom in seinem sogenannten Traffic-Index 2017, einer Untersuchung über die Verkehrsbelastung in 390 Städten weltweit, konstatiert, dass die Stadt Zürich für motorisierte Verkehrsteilnehmer ein hartes - und zunehmend härteres - Pflaster ist. So muss ein Autofahrer auf Stadtzürcher Strassen bei einer Fahrt, die ohne Vorkommnisse 60 Minuten dauern würde, wegen Staus durchschnittlich 33 Minuten zusätzliche Fahrzeit einplanen. Zürich sei damit nach Genf die staureichste Stadt der Schweiz.

Und auch eine kürzlich veröffentlichte Verkehrsstudie des amerikanischen Verkehrsinformationsdienstes INRIX kommt zu einem ähnlichen Schluss. Gemäss dieser Studie gehörte Zürich im vergangenen Jahr gar zu den sechs staureichsten Städten Europas. Während ein durchschnittlicher Automobilist in der Schweiz jährlich insgesamt 27 Stunden mit Warten im Stau verbringe, müsse der durchschnittliche Zürcher Autofahrer mit 54 Stautunden exakt doppelt so lange im Stau stehen. Damit liegt Zürich hinter Moskau, London, Paris, Istanbul und dem russischen Krasnodar auf dem 6. Platz in Europa.

Besonders besorgniserregend ist der Umstand, dass der Trend negativ ist, obwohl der MIV in der Stadt Zürich seit 2004 laufend abnimmt (relativ und absolut). Offensichtlich entfaltet das Konzept der Pfortneranlagen an der Stadtgrenze, wie es von der Stadt Zürich forciert wird, nicht die beabsichtigte Wirkung bzw. wird durch die zunehmenden künstlichen Verkehrshindernisse überkompensiert. Jenen Verkehrshindernissen, von denen die Stadtregierung stets behauptet, dass sie den Verkehrsfluss nicht behindern.

Angeichts des Umstands, dass diese im nationalen wie internationalen Vergleich überdurchschnittlich

vielen Stautunden auf Stadtzürcher Strassen nicht nur hohe volkswirtschaftliche Kosten mit sich bringen, sondern auch eine Belastung für Bevölkerung und Umwelt darstellen, bitten wir den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was bedeuten diese überdurchschnittlich vielen Stautunden, die unnötige Zusatzkosten verursachen, für die Zürcher Wirtschaft, im Besonderen für das Gewerbe, das auf einen möglichst flüssigen motorisierten Individualverkehr angewiesen ist?
2. Welche Auswirkungen haben diese Stausituationen auf die Blaulichtorganisationen (Versorgungssicherheit, Ausrückzeiten innerhalb von 10 Min, Kosten)?
3. Welche konkreten Möglichkeiten sieht der Stadtrat zur Abhilfe, so dass das wirtschaftliche Zentrum unserer Stadt diesen für einmal wenig schmeichelhaften Spitzenplatz in Zukunft wieder verlassen kann?
4. Die detaillierten geografischen Stauinformationen von TomTom zeigen, dass viele der Stau-Schwerpunkte just an jenen Orten liegen, an denen jüngst Verkehrskapazitäten reduziert wurden (bspw. Pfingstweidstrasse/Hardturmstrasse, Forchstrasse, Utoquai/Bellevue) oder sich Kapazitätsreduktionen in Planung befinden (bspw. Sihlstrasse/Uraniastrasse, Hohlstrasse, Bellevue). Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat zur Beseitigung der oben erwähnten Stauschwerpunkte?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Zu Frage 1 («Was bedeuten diese überdurchschnittlich vielen Stautunden, die unnötige Zusatzkosten verursachen, für die Zürcher Wirtschaft, im Besonderen für das Gewerbe, das auf einen möglichst flüssigen motorisierten Individualverkehr angewiesen ist?»):

Staus sind aus volkswirtschaftlicher Sicht unerwünscht, da sie den optimalen Einsatz von wirtschaftlichen Ressourcen erschweren. Es ist indessen kaum möglich, die Auswirkungen genau zu beziffern. Die aktuellste Berechnung des Bundesamts für Raumentwicklung stammt aus dem Jahr 2014. In Bezug auf Zeitverluste geht diese Studie für die Schweiz für das Jahr 2014 von Staukosten von total 1245 Millionen Franken aus. Je nach Methode der Zurechnung auf den Kanton Zürich bewegen sich die geschätzten Staukosten für den Kanton Zürich zwischen

220 und 264 Millionen Franken. Dies entspricht 0,15 bis 0,2 Prozent der Wertschöpfung im Kanton Zürich. Berechnungen für das Gebiet der Stadt Zürich liegen nicht vor, ebenso wenig eine Aufschlüsselung der genannten Zahlen auf das Gewerbe und den übrigen Verkehr.

An verschiedenen Stellen des Strassennetzes der Stadt Zürich kommt es namentlich während der Hauptverkehrszeiten zu Staus oder stockendem Verkehr. In den erwähnten Bewertungen (INRIX, TomTom) liegen die Stadt bzw. der Grossraum Zürich unterschiedlich weit vorne. So liegt Zürich beim erwähnten Traffic-Index 2017 von TomTom für Europa auf Rang 41 bei «Städten aller Grössen» und auf Rang 25 der «kleinen Städte» (weniger als 800 000 Einwohnerinnen und Einwohner; Abfrage am 24. April 2017), was die schlechte Rangierung von Zürich auf Platz 6 im INRIX-Ranking stark relativiert. Ferner basiert die Auswertung von TomTom nicht auf den politischen Grenzen der Stadt Zürich: sechs meist gravierende der insgesamt 25 ermittelten Stauschwerpunkte liegen auf der Nord- bzw. Westumfahrung (A1 und A3) und somit nicht in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Zudem erfasst TomTom für seine Auswertung nicht die Anzahl von Stau betroffener Fahrzeuge oder Personen, sondern nur die Anzahl Stauereignisse. Wie die Beurteilung durch INRIX vorgenommen wurde und welchen Raum sie umfasst, lässt sich aus den im Internet verfügbaren Angaben nicht nachvollziehen. Eine vollständige Beurteilung der tatsächlichen Verkehrssituation allein auf der Grundlage dieser Bewertungen ist daher nicht möglich.

Zu Frage 2 («Welche Auswirkungen haben diese Stausituationen auf die Blaublichtorganisationen (Versorgungssicherheit, Ausrückzeiten innerhalb von 10 Min, Kosten)?»):

Für Blaublichtorganisationen können Staubildungen eine erhebliche Behinderung bedeuten. Insbesondere auf den Hochleistungsstrassen ist ein Vorwärtskommen nur durch eine Rettungsgasse möglich. Die Stadt Zürich sorgt auf ihrem Gebiet mit einem Steuerungsprogramm dafür, dass die Feuerwehrfahrzeuge aus dem Depot Manessestrasse ihre Einsatzorte möglichst rasch erreichen können, indem der Strassenverkehr entsprechend gelenkt wird. An weiteren Stützpunkten von Schutz & Rettung sind für kleinere Fahrzeuge Ausfahrhilfen eingerichtet. Damit kann der negative Einfluss von Stausituationen möglichst gering gehalten werden. Zudem verfügt Zürich auf vielen Strassenabschnitten über separate Spuren für den öffentlichen Verkehr, die bei Blaublichtfahrten benutzt werden können.

Zu den Fragen 3 und 4 («Welche konkreten Möglichkeiten sieht der Stadtrat zur Abhilfe, so dass das wirtschaftliche Zentrum unserer Stadt diesen für einmal wenig schmeichelhaften Spitzenplatz in Zukunft wieder verlassen kann?» / «Die detaillierten geografischen Stauinformationen von TomTom zeigen, dass viele der Stau-Schwerpunkte just an jenen Orten liegen, an denen jüngst Verkehrskapazitäten reduziert wurden (bspw. Pfingstweidstrasse/Hardturmstrasse, Forchstrasse, Utoquai/Bellevue) oder sich Kapazitätsreduktionen in Planung befinden (bspw. Sihlstrasse/Uraniastrasse, Hohlstrasse, Bellevue). Welche Möglichkeiten sieht der Stadtrat zur Beseitigung der oben erwähnten Stauschwerpunkte?»):

Für den Stadtrat sind die in der Anfrage erwähnten Bewertungen durch INRIX und TomTom zwar von Interesse, die Ursachen von Staubildungen sind aber vielschichtig und im Einzelfall zu beurteilen, weshalb sich aus diesen Bewertungen keine allgemein gültigen Schlussfolgerungen oder gar Massnahmen ableiten lassen.

Gemäss dem kantonalen Richtplan hat der öffentliche Verkehr mindestens die Hälfte des Verkehrszuwachses zu übernehmen, der nicht auf den Fuss- oder Veloverkehr entfällt. In den Stadtlandschaften Zürich, Winterthur, Glatt- und Limmattal sowie zwischen den Zentren ist auf einen besonders hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs hinzuwirken (Kap. 4.1.1). Der motorisierte Individualverkehr ist für den Wirtschaftsstandort Zürich und insbesondere für das Gewerbe von grosser Bedeutung. Er eignet sich für die effiziente Abwicklung grosser Personmengen im städtischen Raum aber weniger als der öffentliche Verkehr. Das Verkehrsmanagement in der Stadt Zürich – insbesondere die Steuerung der Lichtsignalanlagen – liegt gemäss § 27 der kantonalen Signalisationsverordnung in der Zuständigkeit der Stadt Zürich. Die Stadt Zürich verfolgt das Ziel, die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems (öV

und MIV) möglichst hoch zu halten und den Strassenraum optimal zu nutzen. Damit wird insbesondere verhindert, dass die Kapazitätsgrenzen von Schlüsselknoten überschritten werden, was zu Rückstaus bei benachbarten Knoten führen würde. Bei Verkehrsüberlastungen werden die wartenden Fahrzeuge durch das städtische Verkehrsmanagement in Bereichen zurückgehalten, in denen die Auswirkungen auf das gesamte Verkehrssystem und damit auch auf den öffentlichen Verkehr möglichst gering sind. Diesen Ansatz verfolgt auch der Kanton auf dem Strassennetz ausserhalb der Städte Zürich und Winterthur mit der regionalen Verkehrssteuerung. Damit wird der Verkehr bei Überlastungssituationen wenn möglich am Rand von Siedlungsgebieten zurückgehalten, um diese von Emissionen zu entlasten und um den öffentlichen Verkehr bei Bedarf priorisieren zu können (Kantonaler Richtplan, Ziff. 4.2.1).

Der Stadtrat setzt sich für eine gute Erreichbarkeit und ein gut ausgebautes Verkehrsnetz in der Stadt Zürich ein. Die häufig auftretenden Staus auf dem Hochleistungsstrassennetz im Grossraum Zürich führen dazu, dass der Weg über das untergeordnete Strassennetz, u. a. durch die Stadt Zürich gesucht wird, was das städtische Verkehrssystem zusätzlich belastet. Durch den Ausbau der A1/Nordumfahrung wird eine Verbesserung dieser Situation erwartet.

Die Aufgaben im Zusammenhang mit Bau, Unterhalt und Betrieb der überkommunalen Strassenanlagen im Bereich der Städte Zürich und Winterthur sind weitgehend an die beiden Städte delegiert. Die Stadt steht mit dem Kanton in regelmässigem Austausch. Bei Strassenprojekten werden die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit stets eingehend geprüft. Mit der Regionalen Leitzentrale Verkehrsraum Zürich (RL-VRZ) – einem Verbund des Kantons mit den Städten Zürich und Winterthur – wird eine integrale Bewirtschaftung des Strassenverkehrs im Verkehrsraum Zürich sichergestellt. Mit der RL-VRZ koordinieren die Partnerinnen oder Partner ihre Aufgaben des regionalen Verkehrsmanagements. Damit besteht ein dauerhafter Austausch zum Verkehrsmanagement zwischen dem Kanton und den Städten Zürich und Winterthur. Die Verkehrssteuerung auf dem Strassennetz der beiden Städte, des Kantons sowie des Bundes werden über die RL-VRZ miteinander abgestimmt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti