

# Protokolleintrag vom 15.05.2013

2013/170

**Schriftliche Anfrage von Simone Brander (SP) vom 15.05.2013:**

**Publikationen zur Entwicklung der Mobilität in der Stadt, Hintergründe zu den publizierten Werten und Aussagen**

Von Simone Brander (SP) ist am 15. Mai 2013 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Lektüre der Publikationen «Mobilität in Zahlen 2012/2» «Mobilität in Zahlen 2012/3» und «Städtevergleich Mobilität» bieten einen spannenden Einblick und neue Fakten zur Mobilität der Stadt Zürich. Trotzdem werfen einige Feststellungen neue Fragen auf:

1. Eine allgemeine Frage zu den Publikationen «Mobilität in Zahlen 2012/3» und «Städtevergleich Mobilität»: Weshalb wurden die Publikationen nicht gemäss den geltenden Regeln zur geschlechtergerechten Sprache in der Stadt Zürich verfasst (ein paar Beispiele aus «Mobilität in Zahlen 2012/3»: S. 5: Verkehrsteilnehmer, S. 6: Verkehrsplaner, S. 7: Politiker, Nachbarn, S. 8: Fussgänger, S. 9: Besucher und aus «Städtevergleich Mobilität»: S. 4: Einwohner, S. 5: Binnenpendler, S. 8: Stammkunden, S. 12: Ein- und Aussteiger)? Wie will der Stadtrat zukünftig dafür sorgen, dass das «Reglement für die sprachliche Gleichstellung» auch bei solchen Publikationen eingehalten wird?

Fragen zum «Städtevergleich Mobilität»:

1. Abb. 3, Anteil der Verkehrsfläche an Gesamt- und an Siedlungsflächen: Wie kommt der grosse Unterschied zwischen den Städten Winterthur und Zürich zustande? Weshalb ist der Anteil an der Verkehrsfläche in Winterthur (9 %) so viel tiefer als in Zürich (15 %)?
2. Zu Abb. 10, Modal Split: Welche Gründe führen dazu, dass Zürich einen so kleinen Anteil an Veloverkehr aufweist (nur 6 % in Zürich im Vergleich zu Basel (16 %), Winterthur (13 %) oder Bern (11 %)?
3. Zu Tabelle 2, Anteile verschiedener Distanzbereiche von MIV-Fahrten: Wie erklärt sich der Unterschied zwischen den Städten Zürich (55 %) und Winterthur (45 %) bei den MIV-Fahrten über 5 km (er kann ja nicht nur an der unterschiedlich grossen Gemeindefläche liegen)?
4. Zu Abb. 14, Stammkundschaft im ÖV: Was können die Gründe dafür sein, dass der Anteil Einwohner/innen mit ÖV-Abos in Bern bei 68 %, in Zürich hingegen nur bei 52 % liegt?
5. Zu Abb. 19, Anteil verkehrsberuhigter Strassen: Wie werden «verkehrsberuhigte Strassen» definiert? Bzw. welche Daten wurden für die Stadt Zürich hier zusammengezählt und wie teilen sich diese auf (u. a. Tempo 30-Zonen, Fussgängerzonen, Begegnungszonen)?
6. Zum Kapitel 4.3 Velorouten: Von was hängt es ab, wann es möglich sein wird, die Städte anhand der Länge und Formen der Veloverkehrsnetze zu vergleichen? Fehlen in der Stadt Zürich dazu auch noch Daten?
7. Zu Abb. 24 MIV-Fahrleistung pro Jahr und Abb. 25: Tägliche MIV-Fahrleistung: Welchen Anteil haben die 20 km Autobahn an der MIV-Fahrleistung pro Jahr und an der MIV-Fahrleistung pro Tag?
8. Zum Kapitel 8, Sicherheit und Umweltwirkung: Liegen für die Stadt Zürich bereits Daten zu Luftschadstoffen und zum mobilitätsbezogenen Energieverbrauch vor (mehr als im Kapitel 6, Auswirkungen der Mobilität, Mobilität in Zahlen 2012/2 verfügbar)? Falls ja, welche?
9. Frage zu Abb. 32, Anzahl Personenschäden durch Strassenverkehrsunfälle pro km Strasse: Mit 1.7 steht die Stadt Zürich unruhlich an der Spitze. Was sind die Gründe dafür, dass der Wert im Vergleich mit Städten wie St. Gallen oder Winterthur höher ausfällt?
10. Frage zu Abb. 34, Lärmbelastung durch Strassenverkehr: Weshalb ist der Anteil der lärmbelasteten Bevölkerung in Zürich so viel höher als in den anderen Städten? Haben die anderen Städte bereits erfolgreicher Lärmsanierungsmassnahmen ergriffen?

Fragen zu «Mobilität in Zahlen 2012/2»

1. Frage zu S. 7: Worauf beruht die Annahme, dass eine Strecke bis 5 km eine Velodistanz ist (die mittlere Velo-Tagesdistanz lag im Jahr 2010 in der Stadt Zürich ja bei 0.8 km)? Worauf beruht die Annahme, dass eine Strecke bis 1000 m eine Fussdistanz ist?
2. Frage zu S. 10: Was bedeutet die Aussage «Die ermittelten Reisezeiten sind unabhängig von Stosszeiten»? Bedeutet das, dass Verzögerungen durch die Stosszeiten aufgrund fehlender Daten nicht einberechnet werden können oder bedeutet das, dass die Verwaltung davon ausgeht, dass Stosszeiten nie zu Verzögerungen führen?
3. Fragen zu S. 11: Mehr als 60 % der Fusswege sind kürzer als tausend Meter. 1000 Meter erscheinen mir für einen Fussweg schon ziemlich lange. Wie hoch ist der Prozentanteil der Fusswege unter 500 m bzw. unter 200 m?
4. Wie ist die Grafik G\_2.4 in Bezug auf die Daten zur Militärbrücke zu interpretieren, da die definierten Querschnitte seit über 30 Jahren erhoben werden? War die Militärbrücke vor dem Jahr 2009 für den Fussverkehr gesperrt?
5. Frage zu S. 12: Aus welchem Grund wird erwähnt, dass sich etwa 79 km der Velorouten in Tempo-30-Zonen befinden? Steigert oder senkt eine Tempo 30-Zone die Qualität einer Veloroute?

Mitteilung an den Stadtrat