

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 28. August 2013

776.

### Schriftliche Anfrage von Simone Brander betreffend Publikationen zur Entwicklung der Mobilität in der Stadt, Hintergründe zu den publizierten Werten und Aussagen

Am 15. Mai 2013 reichte Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2013/170, ein:

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»:

2. 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 %)?
3. 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 %)?)
4. 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)?
5. 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?
6. 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)?
7. 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?
8. 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?
9. 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?
10. Frage zu Abb. 32, Anzahl Personenschäden durch Strassenverkehrsunfälle pro km Strasse: Mit 1.7 steht die Stadt Zürich unrühmlich an der Spitze. Was sind die Gründe dafür, dass der Wert im Vergleich mit Städten wie St. Gallen oder Winterthur höher ausfällt?
11. 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»

12. 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?

13. 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?
14. 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?
15. 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?
16. 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?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Publikationen «Mobilität in Zahlen 2012/2», «Mobilität in Zahlen 2012/3» und «Städtevergleich Mobilität» wurden vom Tiefbauamt unter Einbezug weiterer Dienstabteilungen und der Fachleute der fünf am Städtevergleich beteiligten Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen und Winterthur erstellt und herausgegeben.

Die Publikationen fassen Kennwerte zur Mobilität zusammen. Mit einer Fortführung können Trends beobachtet und die Kennwerte im Zeitverlauf abgebildet werden.

Mit einer schriftlichen Anfrage kann jedes Ratsmitglied vom Stadtrat über einen die städtische Verwaltung betreffenden Gegenstand Auskunft verlangen (Art. 100 der Geschäftsordnung des Gemeinderats, AS 171.100). Der Stadtrat beschränkt sich auf die Beantwortung der Fragen, die die Stadt Zürich betreffen. Soweit mit der vorliegenden schriftlichen Anfrage Interpretationen und Beurteilungen bezüglich anderer Städte erfragt werden, kann dies nicht beantwortet werden.

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

**Zu Frage 1** («Weshalb wurden die Publikationen nicht gemäss den geltenden Regeln zur geschlechtergerechten Sprache in der Stadt Zürich verfasst? Wie will der Stadtrat zukünftig dafür sorgen, dass das «Reglement für die sprachliche Gleichstellung» auch bei solchen Publikationen eingehalten wird?»):

Das Reglement für die sprachliche Gleichstellung (STRB 1765 vom 11. September 1996, AS Nr. 151.120) sieht verschiedene Möglichkeiten zur Umsetzung der sprachlichen Gleichstellung in behördlichen Texten vor. In den Schlussbemerkungen im Anhang wird darauf hingewiesen, dass Texte, die Frauen und Männer sprachlich gleichberechtigt behandeln, nicht nach starren Regeln zu verfassen sind. Die deutsche Sprache bietet vielfältige Möglichkeiten, um einen beide Geschlechter berücksichtigenden Text zu verfassen.

In den Publikationen «Mobilität in Zahlen 2012/2», «Mobilität in Zahlen 2012/3» und «Städtevergleich Mobilität» wurde von den Autorinnen und dem Autor die sprachliche Gleichstellung mit Bedacht auf eine gute Lesbarkeit und abwechslungsreiche Sprache angewandt. Die genannten, in männlicher Form formulierten Beispiele sind im Gesamtzusammenhang der jeweiligen Textstellen zu sehen. Keinesfalls handelt es sich dabei um eine gewollte oder gar vorsätzliche Unterlassung der weiblichen Form. Teilweise hätten die Formulierungen unter dem Gesichtspunkt der Gleichstellung auch anders gewählt werden können. Dem Aspekt der Gleichstellung in behördlichen Texten ist weiterhin Aufmerksamkeit zu schenken.

**Zu den Fragen 2, 3, 4, 5, 10 und 11** (Details siehe oben):

Die Publikation «Städtevergleich Mobilität», die Gegenstand der Fragen 2 bis 11 ist, dient als Instrument zur Beobachtung der Mobilitätsentwicklungen und erleichtert den bereits stattfindenden Austausch sowie die Zusammenarbeit zwischen den Städten. Eine Interpretation und Diskussion der aufgezeigten Unterschiede ist Teil dieses Fachaustausches und hat innerhalb des Städtenetzwerks noch nicht stattgefunden.

**Zu Frage 6** («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]?»):

Für den Städtevergleich Mobilität wurden die «verkehrsberuhigten Strassen», wie sie auf Seite 9 (Kapitel 4.2 Verkehrsberuhigte Strassen) genannt und in Tabelle 5 oberhalb der Abbildung 19 zusammengestellt sind, betrachtet. Für die Stadt Zürich sind dies 384 km Strassen in Tempo-30-Zonen, 17 km in Begegnungszonen und 11 km in Fussgängerzonen. Die gesamte Strassennetzlänge ist aus Abbildung 17 ersichtlich und beträgt für die Stadt Zürich ohne Autobahnen etwa 760 km.

**Zu Frage 7** («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?»):

Wie im Text auf Seite 10 (Kapitel 4.3 Velorouten) beschrieben, ist derzeit noch keine vergleichende Darstellung zwischen den Städten möglich, da die Velorouten in mehreren Städten nicht vollständig elektronisch erfasst sind und/oder die Kategorisierung der bereits erfassten Strecken unter den Städten nicht vergleichbar ist.

Die Stadt Zürich verfügt bereits über die erforderlichen Daten, die Auswertungen zuliessen.

**Zu Frage 8** («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?»):

Die Fahrleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) pro Jahr bzw. pro Tag und Strassenkilometer wurde für den Städtevergleich nur gesamthaft für alle Strassenkategorien und für das jeweilige Stadtgebiet abgeschätzt. Der Anteil der Autobahn kann darum nicht bestimmt werden.

**Zu Frage 9** («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?»):

Für die Stadt Zürich liegen im Rahmen des Städtevergleichs nur die in Kapitel 8 dargestellten, über alle Städte vergleichbaren Daten vor.

**Zu Frage 12** («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?»):

Velofahrende legen über den ganzen Tag betrachtet durchschnittlich 9,5 km mit dem Velo zurück (siehe «Mobilität in Zahlen 2012/2», Seite 13). Wird angenommen, dass ein Velo pro Tag für durchschnittlich zwei Velowege (je eine Hin- und Rückfahrt) genutzt wird, können Distanzen von etwa 5 km als typische Velodistanzen betrachtet werden. Da rund 60 Prozent der Fusswege der Zürcherinnen und Zürcher kürzer als 1000 m sind («Mobilität in Zahlen 2012/2», Seite 11), ist es naheliegend, diesen Distanzbereich als typische Fussdistanz zu bezeichnen.

**Zu Frage 13** («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?»):

Die in Abbildung G\_2.1, Seite 10, der erwähnten Publikation illustrierten Reisezeiten gelten für den Fussverkehr und basieren auf einer pauschalen Annahme zur mittleren Gehgeschwindigkeit.

**Zu Frage 14** («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?»):

Eine Auswertung zu den Fusswegdistanzen, die kürzer als 1000 m sind, besteht nicht.

**Zu Frage 15** («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?»):

Auf der Militärbrücke werden seit 2005 alle zwei Jahre die Velofrequenzen in der Morgenspitzenstunde zwischen sieben und neun Uhr erhoben. Seit 2009 werden zudem die Fussverkehrsfrequenzen gezählt. Die Brücke stand für den Fussverkehr auch vor 2009 zur Verfügung.

**Zu Frage 16** («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?»)

Es ist durchaus ein Qualitätsmerkmal, wenn eine Veloroute in einer Tempo-30-Zone liegt. Daher wird dieser Aspekt auf Seite 12 der Publikation «Mobilität in Zahlen 2012/2» erwähnt. In Tempo-30-Zonen bestehen beispielsweise geringere Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den Velos und Autos, zudem ist das Verkehrsaufkommen des MIV geringer, da es sich mehrheitlich um untergeordnete Achsen handelt.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**