

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 9. September 2020

830.

Schriftliche Anfrage von Barbara Wiesmann betreffend Verkehrslenkung zwischen Aubrugg und der Sihlhochstrasse, Angaben zu den Verkehrszahlen des Transitverkehrs im Vergleich mit der Gesamtfrequenz und Möglichkeiten zur Steuerung des Transitverkehrs auch in Zusammenarbeit mit den AnbieterInnen von Navigationssoftware

Am 13. Mai 2020 reichte Gemeinderätin Barbara Wiesmann (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/194, ein:

Wenn man von Winterthur Richtung Zug (A4) oder Chur (A3) fahren möchte, empfehlen Navigationsgeräte über die Hardbrücke oder über den Bahnhofplatz zu fahren. Am grössten ist die Belastung dieser Strecken durch Ausweichverkehr in den Hauptverkehrszeiten, wenn auch die Autobahnumfahrung um Zürich belastet ist. Verlässlichere Zahlen zu Transit-Frequenzen und zu Abschnittsfahrzeiten für jede Tageszeit erlauben es, die Modellrechnungen zu kalibrieren, zu verifizieren und neue verkehrspolitische Schlüsse zu ziehen.

Es ist unklar, wie sehr Zürich vom Transitverkehr betroffen ist. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten liegen uns keine aussagekräftigen Zahlen vor. Die bekannten Zahlen sind Schätzungen auf Basis von Befragungen (Mikrozensus), für eine gute Planungsgrundlage ist eine effektive Messung wichtig.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wird die Frequenz des reinen Transitverkehrs vom Eingangspunkt Aubrugg bis zum Ausgangspunkt Sihlhochstrasse auf den Routen via Milchbuckunnel, Rosengartenstrasse bzw. Rämistrasse/Bellevue regelmässig und zu verschiedenen Tageszeiten und Wochentagen gemessen? Wenn ja, bitte ich um die tabellarische Darstellung der Frequenz vom reinen Transitverkehr und dem Vergleich mit der Gesamtfrequenz, gegliedert nach Tageszeit und Wochentagen je nach Route. Zudem bitte ich um die Angabe für mehrere Jahre, sowie wie und wann die Zahlen eruiert wurden und wie der Transitverkehr definiert ist. Wenn nein, bitte ich um eine Begründung.
2. Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass Zahlen zum Transitverkehr unerlässlich sind, um den Verkehr zu steuern?
3. Ist der Stadtrat bereit, die Frequenzen und Fahrzeiten des reinen Transitverkehrs auf den zwei Routen von Aubrugg bis Sihlhochstrasse pro Tageszeit und Wochentag mittels Nummernschilderkennung oder einer anderen Technik zu eruiieren? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, für wann ist dies vorgesehen?
4. Wurde geprüft, ob mit den AnbieterInnen von Navigationssoftware eine Vereinbarung getroffen werden kann, dass die Fahrzeuge nicht durch die Stadt sondern über die vorgesehenen Umfahrungen geleitet werden? Wenn ja, mit welchem Resultat? Wenn nein, warum nicht? Kann sich der Stadtrat vorstellen dies zu tun?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung

Möglichst verlässliche Verkehrsdaten zu kennen, ist für die Planung von grossem Interesse. Die Routenwahl der Autofahrerinnen und Autofahrer hängt im Wesentlichen von den Fahrzeiten ab. Diese ist auch bei den Navigationsgeräten hinterlegt. Vielfach ist jedoch auch festzustellen, dass Autofahrerinnen und Autofahrer jene Route wählen, bei der sie vermeintlich schneller ans Ziel kommen. Eine ungehinderte Fahrt ohne Halt wird als kürzer empfunden, auch wenn sie es gar nicht ist.

Der Anteil des Durchgangsverkehrs schwankt je nach Definition des Perimeters stark. Die zuständigen Fachpersonen der Stadtverwaltung gehen bezogen auf das gesamte Stadtgebiet davon aus, dass der Durchgangsverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Den klaren Hauptanteil des motorisierten Individualverkehrs machen der Ziel- und Quellverkehr sowie der Binnenverkehr aus. Die meisten Fahrten von Automobilistinnen und Automobilisten haben also ihre Quelle oder ihr Ziel in der Stadt Zürich.

Für das Verkehrsmanagement und die Verkehrssteuerung sind Daten über den Transitverkehr weniger relevant. Die angebotsorientierte Verkehrssteuerung hat zum Ziel, das städtische Verkehrssystem vor Überlastsituationen zu bewahren. Dabei sind Ziel und Quelle der Verkehrsströme nicht von Bedeutung. Es gilt im Alltag zu verhindern, dass die angebotene Kapazität überschritten wird. Dies wird u. a. damit erreicht, dass der Verkehr auf den Einfallsachsen dosiert wird. Eine Unterscheidung von Durchgangs- und Zielverkehr ist dabei nicht möglich.

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

Zu Frage 1 («Wird die Frequenz des reinen Transitverkehrs vom Eingangspunkt Aubrugg bis zum Ausgangspunkt Sihlhochstrasse auf den Routen via Milchbuckunnel, Rosengartenstrasse bzw. Rämistrasse/Bellevue regelmässig und zu verschiedenen Tageszeiten und Wochentagen gemessen? Wenn ja, bitte ich um die tabellarische Darstellung der Frequenz vom reinen Transitverkehr und dem Vergleich mit der Gesamtfrequenz, gegliedert nach Tageszeit und Wochentagen je nach Route. Zudem bitte ich um die Angabe für mehrere Jahre, sowie wie und wann die Zahlen eruiert wurden und wie der Transitverkehr definiert ist. Wenn nein, bitte ich um eine Begründung.»):

Es gibt für diesen Korridor keine entsprechende Datenerhebung seitens der Stadt Zürich. Die Messung des Durchgangsverkehrs ist sehr aufwendig, weil die Verkehrsströme sich täglich, wöchentlich und jährlich ändern. Einen stabilen Verkehrszustand in Zürich gibt es nicht, da die Eingriffe im Verkehrsnetz, Störungen auf dem Hochleistungsstrassennetz, Veranstaltungen und Unfälle mit entsprechenden Umleitungen das Verkehrsbild ständig verändern.

Im Rahmen der Erarbeitung des vom Stimmvolk abgelehnten Projekts «Rosengartentram / Rosengartentunnel» wurde der Durchgangsverkehr auf der Rosengartenachse mit rund fünf Prozent ermittelt.

Zu Frage 2 («Teilt der Stadtrat die Ansicht, dass Zahlen zum Transitverkehr unerlässlich sind, um den Verkehr zu steuern?»):

Um das Verkehrssystem zu steuern, benötigen die zuständigen städtischen Stellen Verkehrszahlen für ein angestrebtes Mengengerüst in der Stadt Zürich. Es gilt nicht die Spitzenlast, sondern die Betriebslast zu definieren und danach steuerungstechnisch einzustellen. Dieses Mengengerüst sieht je nach Tageszeit und Wochentag anders aus. In den nächsten zwei Jahren arbeitet die Dienstabteilung Verkehr daran, dieses Mengengerüst zu aktualisieren und mit zusätzlichen regelungstechnischen Steuerprinzipien zu betreiben.

Für verkehrsplanerische Fragestellungen jedoch ist der Anteil des Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrs von grossem Interesse und wird projektspezifisch, aufgrund der konkreten Fragestellungen erhoben (vgl. Projekt «Rosengartentram, Rosengartentunnel»).

Zu Frage 3 («Ist der Stadtrat bereit, die Frequenzen und Fahrzeiten des reinen Transitverkehrs auf den zwei Routen von Aubrugg bis Sihlhochstrasse pro Tageszeit und Wochentag mittels Nummernschilderkennung oder einer anderen Technik zu eruieren? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, für wann ist dies vorgesehen?»):

Der Aufwand wird im Vergleich zur erwarteten Erkenntnis als unverhältnismässig gross eingeschätzt. Solche Erhebungen machen nur im Zusammenhang mit konkreten Planungen Sinn.

Zu Frage 4 («Wurde geprüft, ob mit den AnbieterInnen von Navigationssoftware eine Vereinbarung getroffen werden kann, dass die Fahrzeuge nicht durch die Stadt sondern über die vorgesehenen Umfahrungen geleitet werden? Wenn ja, mit welchem Resultat? Wenn nein, warum nicht? Kann sich der Stadtrat vorstellen dies zu tun?»):

Mit den führenden Navigationsanbietenden findet ein Austausch statt. Die Implementierung von fiktiven Widerständen in der Steuerungssoftware der Navigationssysteme liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt. Es zeigt sich, dass ein funktionierendes Verkehrsmanagementsystem der Schlüssel zum Erfolg ist.

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti