

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 27. Februar 2013

118. Schriftliche Anfrage von Marc Bourgeois und Michael Schmid betreffend Auswirkung der Witterung auf die Nutzungsfrequenzen des Veloverkehrs, der VBZ und des MIV

Am 28. November 2012 reichten die Gemeinderäte Marc Bourgeois (FDP) und Michael Schmid (FDP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2012/447, ein:

Im Zusammenhang mit der Behandlung eines Objektkredits wurde in der Spezialkommission PD/V auf Rückfrage hin bekannt, dass die Velonutzung auf der betroffenen Hauptverkehrsachse im Winter gegenüber dem Sommer um 50% einbricht.

Da auszuschliessen ist, dass 50% der Velofahrenden in einen Winterschlaf verfallen, sondern vielmehr auf den ÖV oder den MIV umsteigen, muss für die Hälfte der Velofahrenden eine doppelte Verkehrsinfrastruktur finanziert, erstellt und unterhalten werden und der entsprechende Platz dafür bereitgestellt werden.

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

1. Um welchen Anteil reduziert sich der Veloverkehr im Winter gegenüber dem Sommer über die ganze Stadt betrachtet? Sollten keine entsprechenden Zahlen verfügbar oder einfach zu erheben sein, so bitten wir um eine Hochrechnung oder Schätzung aufgrund bekannter Zahlen.
2. Um welchen Anteil reduziert sich der Veloverkehr bei Regenwetter gegenüber schönem Wetter über die ganze Stadt betrachtet? Sollten keine entsprechenden Zahlen verfügbar oder einfach zu erheben sein, so bitten wir um eine Hochrechnung oder Schätzung aufgrund bekannter Zahlen.
3. Um welchen Anteil und um welche absoluten Zahlen erhöhen sich die täglichen Passagierzahlen der VBZ im Winter gegenüber dem Sommer?
4. Um welchen Anteil und um welche absoluten Zahlen erhöhen sich die täglichen Passagierzahlen der VBZ bei Regenwetter gegenüber schönem Wetter?
5. Um welchen Anteil erhöht sich die MIV-Nutzung im Winter gegenüber dem Sommer über die ganze Stadt betrachtet? Sollten keine entsprechenden Zahlen verfügbar sein, so bitten wir um entsprechende Zahlen zu den Hauptverkehrsachsen.
6. Um welchen Anteil erhöht sich die MIV-Nutzung bei Regenwetter gegenüber schönem Wetter über die ganze Stadt betrachtet? Sollten keine entsprechenden Zahlen verfügbar sein, so bitten wir um entsprechende Zahlen zu den Hauptverkehrsachsen.
7. Welche Massnahmen sieht der Stadtrat im Rahmen des Masterplan Velo vor, um einen Einbruch der Velonutzung im Winter und bei Schlechtwetter zu verhindern?
8. Ist der Stadtrat bereit, bei Infrastruktur- und Kostenüberlegungen, aber auch in seiner politischen Argumentation im Velobereich künftig auf die jeweils tiefsten Werte hinsichtlich Velonutzung (vermutlich Winter, Schlechtwetter) zurückzugreifen, da für „Schönwetterfahrer“ bereits weitere Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung gestellt werden müssen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Die Nutzung der Verkehrsmittel wird auf der Basis von Zählungen und Befragungen ermittelt. Schwankungen in Verkehrszählungen haben viele Gründe. Einige sind zufälliger Art, andere können – unter Annahme gewisser Arbeitshypothesen – als systematisch betrachtet und damit quantifiziert werden. Neben der Wetterlage oder der Jahreszeit spielen dabei Schulferien sowie die Lage der Zählstellen eine Rolle. Den Zusammenhang zwischen Wetter und Veloverkehrsmenge kann man nur indirekt über so genannte Korrelationsanalysen herstellen. Dabei wird den über einen gewissen Zeitraum hinweg erhobenen Velodaten ein Vergleichsmeteodatensatz gegenübergestellt. Ein Vergleich zu den Schwankungen im öV, dessen Daten auf einer ganz anderen Erhebungsform beruhen, sowie Rückschlüsse auf das Umsteigeverhalten sind deshalb nicht möglich.

Vom Zweck der Velofahrt hängt ab, ob überhaupt eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel erfolgt. Während bei Fahrten in der Freizeit vermehrt gänzlich auf eine Fahrt verzichtet wird, wie z. B. bei Regenwetter auf den Ausflug zum Zürichsee, geht man Fahrten von oder zum Arbeitsplatz oder der Schule allenfalls zu Fuss, nimmt das Tram oder den Bus, eventuell auch das Auto. Neben den Verkehrsmengen können sich aber auch die gewählten Routen ändern, beispielsweise infolge von Baustellen oder einfach aufgrund von Attraktivitätsunterschieden verschiedener Fahrwege.

Folgende Einflüsse von Niederschlägen auf das lokale Veloverkehrsaufkommen sind aus den Zürcher Velozählraten ableitbar und wurden auch in der Wiener Radverkehrserhebung 2010 bei der Auswertung der dortigen Zählungen bestätigt (<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/b008167.html>): Starke einmalige Regenereignisse und Regen über mehrere Tage hinweg sowie langanhaltende winterliche Verhältnisse lassen die Velozahlen sinken. Der Einfluss von Regenereignissen auf das Veloaufkommen hängt insbesondere vom Zeitpunkt und der Dauer der Niederschläge ab: Regen am frühen Morgen bewirkt eher einen Umstieg der Velofahrenden auf andere Verkehrsmittel, Regen am Nachmittag oder Abend hat hingegen keinen grossen Einfluss. Weiterhin ist bekannt, dass das Aufkommen entlang typischer Pendler Routen wie dem Lux-Guyer-Weg bei schlechter Witterung weniger stark variiert als entlang solcher Routen, die primär für Fahrten in der Freizeit genutzt werden wie etwa dem Sihlufelweg. Durch die hohe Attraktivität des öffentlichen Verkehrs ist der Anreiz zum Umsteigen bei schlechter Witterung in Zürich gegeben. Zudem ist bekannt, dass über 80 Prozent der Zürcherinnen und Zürcher ein Abonnement für die öffentlichen Verkehrsmittel haben. Ein Teil der Velofahrenden ist aber auch bei tiefen Temperaturen oder bei starken Niederschlägen unterwegs. Analysen der Zürcher Velozählraten zeigen, dass die Kombination aus tiefen Temperaturen bei gleichzeitig starken Niederschlägen zu den deutlichsten Rückgängen der gezählten Velomengen führt.

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

Zu den Fragen 1 und 2: Da die meisten Velozählstellen erst im Laufe des Jahres 2010 in Betrieb genommen wurden, lassen sich noch keine gesicherten Aussagen zur Entwicklung des Veloverkehrsaufkommens in der Stadt Zürich machen. Die Zählraten des Jahres 2011 wurden analysiert und die wesentlichen Einflüsse auf die Schwankungen der Velomengen an den Zählstellen untersucht. Der Monat mit dem höchsten Aufkommen war der August 2011 mit gut 11 000 Velos pro Tag, die an den Zählstellen erfasst wurden. Die wenigsten Velos im Jahr 2011 wurden im Januar gezählt (3000 Fahrten pro Tag). Die entsprechenden Anteile des Veloverkehrs am Jahresverkehrsaufkommen variierten 2011 damit zwischen 4 Prozent im Januar (geringster Anteil) und 13 Prozent im August (höchster Anteil).

Die Reduktion der gezählten Velomengen bei Regenwetter gegenüber schönem Wetter kann nicht quantifiziert werden. Dazu müsste zuerst definiert werden, wann das Wetter als «schön» bezeichnet werden kann. Gleichzeitig müssten Niederschlagsmengen stundenweise und nicht als Tageswerte vorliegen. Basierend auf den im Jahr 2011 am Lux-Guyer-Weg täglich gezählten Velomengen und den Tagesniederschlägen konnte gezeigt werden, dass bei hohen Niederschlagsmengen und gleichzeitigen Temperaturen unter dem Gefrierpunkt das Aufkommen um zwei Drittel gegenüber trockener Witterung und milden Temperaturen sinkt. Velofahrende nutzen bei schlechter Witterung eher den öffentlichen Verkehr als das Auto, falls dieses im Haushalt überhaupt verfügbar ist.

Zu den Fragen 3 und 4: Entsprechende Auswertungen der Fahrgastzahlen in den städtischen Bus- und Tramlinien sind nicht möglich. Nur etwa jedes zehnte Fahrzeug ist mit Zählsystemen ausgestattet. Deshalb können Vergleiche und Entwicklungen der gezählten Ein- und Ausstiege einer Linie nur über längere Zeiträume durchgeführt werden. Der Vergleich einzelner Tagesaufkommen ist nicht möglich, da die mit Zählsystemen ausgestatteten Fahrzeuge einem bestimmten Rhythmus folgend auf verschiedenen Linien eingesetzt werden. Es

ist allgemein bekannt, dass bei schlechten Strassenverhältnissen infolge schlechter Witterung der ohnehin gut ausgelastete öffentliche Verkehr zusätzliche Fahrgäste transportiert. Bei vereisten Strassen steigen vor allem aus Sicherheitsgründen nicht nur Velofahrende, sondern auch Autofahrende auf den Schienenverkehr (Tram oder Eisenbahn) um. In diesem Sinn erfüllt der öffentliche Verkehr eine gewisse Kompensationsfunktion.

Zu den Fragen 5 und 6: Die an den Dauerzählstellen der Stadt erhobenen Daten wurden bislang nicht so ausgewertet, dass die Fragen 5 und 6 beantwortet werden könnten. Hinweise zur Beantwortung der Frage 5 gibt aber die Summe der in einem Monat über alle Zählstellen gemessenen Verkehrsmengen: Bei den Zähldaten des Jahres 2011 fällt auf, dass in den Wintermonaten Januar, Februar und Dezember in der Summe über alle Zählstellen geringere Verkehrsmengen gezählt wurden als im restlichen Jahr. Verglichen mit den Daten der Velozählstellen schwanken die MIV-Verkehrsmengen nur gering: Im Februar 2011 erreichte der MIV am Verkehrsaufkommen des ganzen Jahres einen Anteil von 7,6 Prozent. Die meisten Autofahrten wurden im März 2011 gezählt (Anteil 8,9 Prozent der Jahresmenge). Es kann auch für den MIV davon ausgegangen werden, dass Schulferien oder Verkehrsverlagerungen, beispielsweise bei Unfällen oder Umleitungen, einen Einfluss auf lokale Verkehrsmengen haben. Der Einfluss von Niederschlägen auf die Zahl der erfassten Motorfahrzeuge wurde noch nicht quantifiziert.

Zu Frage 7: Es lässt sich nicht verhindern, dass bei schlechter Witterung wie beispielsweise tiefen Temperaturen oder starken Niederschlägen ein gewisser Anteil der Velofahrenden auf andere Verkehrsmittel umsteigt. Ein wichtiger Punkt ist in diesem Zusammenhang die Schneeräumung, also das Freiräumen der Verkehrsflächen. Es wird derzeit geprüft, wie die Situation für Velofahrende im Winter künftig verbessert werden könnte. Weitere Massnahmen umfassen das Anbieten überdachter und damit witterungsgeschützter Veloabstellplätze an zentralen Orten wie dem Zürcher Hauptbahnhof. Zudem kann davon ausgegangen werden, dass bauliche Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur die Sicherheit der Velofahrenden erhöht und damit auch bei schlechter Witterung mehr Personen auf das Velo steigen.

Zu Frage 8: Der Stadtrat hat einen politischen Auftrag, den Veloverkehr substanziell zu fördern. Die Annahme der Volksinitiative «Zur Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Zürich» (Städteinitiative) in der Abstimmung vom 4. September 2011 und die Aufnahme von Art. 2^{quinquies} in die Gemeindeordnung, insbesondere auch der Übergangsbestimmung, verpflichten den Stadtrat hierzu. Diverse Umfragen ergaben, dass sich viele Velofahrende in der Stadt unsicher fühlen und von allen Verkehrsteilnehmenden die Infrastruktur am schlechtesten beurteilen. Das subjektive Sicherheitsgefühl und -bedürfnis sind aber wesentliche Faktoren bei der Entscheidung für oder gegen die Benützung des Velos. Eine markante Zunahme des Veloverkehrs kann deshalb nur erzielt werden, wenn es gelingt, auch einen erheblichen Anteil der Gelegenheitsfahrenden und der Nichtfahrenden zu motivieren, öfter oder überhaupt auf das Velo zu steigen. Dafür muss das Veloverkehrsangebot so ausgestaltet werden, dass es den unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird. Vom Autoverkehr baulich getrennte Veloverkehrsanlagen erzielen in der Regel hohe Zustimmungen und sind somit geeignet, auch Autofahrende zum Umstieg auf das Velo zu motivieren. Umfragen belegen, dass ein beträchtlicher Anteil der Autofahrten im Kurzstreckenbereich stattfindet. In diesem Bereich kann das Velo mit dem Auto konkurrieren und Autofahrten ersetzen. Attraktive Veloroutennetze geben zusätzlich auch Impulse für den Freizeitverkehr.

Vor dem Stadtrat
die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti