

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 89/2005

Sitzung vom 1. Juni 2005

774. Anfrage (Verkehrsmengen auf der Westtangente, Nr. 3)

Kantonsrat Ueli Keller und Kantonsrätin Monika Spring, Zürich, haben am 21. März 2005 folgende Anfrage eingereicht:

Im Nachgang zu unseren beiden Anfragen betreffend Verkehrsmengen auf der Westtangente, die sehr unvollständig und wenig substanzial beantwortet wurden (KR-Nr. 326/2003 am 6. Januar 2004 und KR-Nr. 173/2004 am 14. Juli 2004), wurde offenbar im September und November 2004 während dreimal einer Viertelstunde versucht, die diesbezüglichen Datengrundlagen zu verbessern (siehe Anfrage Appenzeller KR-Nr. 443/2004). Offenbar wurden rund 2000 Fahrzeughalter Fragen betreffend Start- und Zielort, Zweck der Fahrt und Fahrzeugkategorie gestellt.

Wir bitten den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. An welchem Querschnitt der Rosengartenstrasse wurden vorbeifahrende Fahrzeuge eruiert?
2. Wie war die Zusammensetzung der vorbeifahrenden Fahrzeuge und die der auswertbaren Antworten nach Fahrzeugkategorien?
3. Wie lauten die Antworten auf die gestellten vier Fragen im Detail?
4. In welchem Verhältnis stehen die Umfrageergebnisse zu den bisherigen Vermutungen auf Grund des kantonalen Verkehrsmodells?
5. Was für eine statistische Signifikanz haben die Umfrageergebnisse gemessen an den tatsächlichen Verkehrsverhältnissen?
6. Wieso wurde nicht auch nach den Gründen der Verkehrsmittelwahl und alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten gefragt?
7. Was unternimmt der Regierungsrat als nächstes, um Klarheit darüber zu bekommen, wer warum auf der Westtangente unterwegs ist und wie umwelt- und siedlungsverträglichere Alternativen gefunden werden könnten?

Auf Antrag der Baudirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ueli Keller und Monika Spring, Zürich, wird wie folgt beantwortet:

In der Beantwortung der beiden erwähnten Anfragen (KR-Nr. 326/2003 vom 6. Januar 2004 und KR-Nr. 173/2004 vom 14. Juli 2004) wurde auf die einzelnen Fragen soweit möglich umfassend eingegangen und es

wurden alle diesbezüglich bei der Verwaltung vorhandenen Kenntnisse offen gelegt. Die weiter gehende Beantwortung einiger dieser Fragen hätte Ingenieurmandate im Umfang von mehreren tausend Franken ausgelöst und eventuell die besondere Erhebung empirischer Daten erforderlich gemacht. Der Regierungsrat betrachtet es nicht als seine Aufgabe, Verkehrsforschung zu betreiben, sondern sich um jene Daten Grundlagen zu bemühen, die zur zweckmässigen Gestaltung und Evaluation umsetzbarer verkehrlicher Massnahmen erforderlich sind. Mit diesem Vorgehen können die knappen öffentlichen Mittel zielgerichtet und effizient eingesetzt werden, seien es nun personelle oder finanzielle Ressourcen.

Die Beantwortung der beiden Anfragen war aus dieser Sicht sowohl substantiell als auch vollständig. Der darin dargestellte Kenntnisstand ist genügend tief und auch hinsichtlich der damit abgedeckten Themen genügend breit, um Handlungsspielräume und Handlungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit der Westtangente von Zürich auszuloten.

Aussagen des Verkehrsmodells hinsichtlich der Anteile von Binnen-, Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr sind immer mit einer gewissen Unsicherheit behaftet. Eine direkte Überprüfung von Modellergebnissen ist in dieser Detaillierung normalerweise nicht möglich, führt doch unter anderem gerade der Bedarf an solchen Erkenntnissen zum Einsatz eines Modells. Dies gilt nicht zuletzt auch deshalb, weil eine umfassende Erhebung entsprechender empirischer Daten wesentlich aufwendiger wäre. Um diese Unsicherheit im besonderen Fall der Rosengartenstrasse beheben zu können, wurde eine kleine Erhebung durchgeführt. Deren Zweck war nicht, statistisch breit abgestützte Daten über die Verkehrszusammensetzung dieser Strasse zu erhalten, sondern eine Aussage darüber, wie zuverlässig die aus dem Verkehrsmodell verfügbaren Angaben sind. Nur wenn das Umfrageergebnis zu ernsthaften Zweifeln an den Modellergebnissen geführt hätte, hätte dies Anlass zur Durchführung wesentlich umfassenderer und auch entsprechend teurerer Erhebungen gegeben.

Unter diesem Gesichtspunkt können die Fragen wie folgt beantwortet werden:

Zu Frage 1:

Die Erhebung fand am Querschnitt zwischen Nordstrasse und Wipkingerplatz statt.

Zu Frage 2:

81% der Befragten waren mit Personenwagen, 14% mit Lieferwagen und 5% mit Lastwagen unterwegs.

Zu Frage 3:

1. «Wo haben Sie Ihre Fahrt gestartet?»

Angaben von 635 Örtlichkeiten, aus dem Bereich folgender Postleitzahlen:

PLZ	Anzahl
1000–1999	1
2000–2999	0
3000–3999	6
4000–4999	7
5000–5999	16
6000–6999	19
7000–7999	5
8000–8099	342
8100–8999	222
9000–9999	15
Ausland	<u>2</u>
Total	<u>635</u>

2. «Wo haben Sie Ihre Fahrt beendet?»

Angaben von 635 Örtlichkeiten, aus dem Bereich folgender Postleitzahlen:

PLZ	Ziel
1000–1999	0
2000–2999	1
3000–3999	1
4000–4999	7
5000–5999	8
6000–6999	13
7000–7999	2
8000–8099	318
8100–8999	270
9000–9999	9
Ausland	<u>6</u>
Total	<u>635</u>

3. «Zu welchem Zweck waren Sie unterwegs?»

32% der Befragten waren auf dem Weg zur Arbeit, 48% geschäftlich unterwegs, 6% privater Einkauf, 19% Freizeit. Bei dieser Antwort waren Mehrfachnennungen möglich.

4. «Welche Fahrzeugkategorie haben Sie gefahren?»

vgl. Antwort zu Frage 2 dieser Anfrage

Zu Frage 4:

Bisher wurde von 5–10% Durchgangsverkehr ausgegangen. Auf Grund der Befragung muss dieser Wert auf 10–15% korrigiert werden. Die bisherige Interpretation der Daten hinsichtlich möglicher Massnahmen ist damit aber nicht zu revidieren.

Zu Frage 5:

Die Stichprobe wurde klein gewählt, hat aber den Zweck vollends erfüllt, über die Notwendigkeit einer eventuellen umfangreichen und teuren Erhebung entscheiden zu können.

Zu Frage 6:

Das Ziel der Befragung war, Verkehrsanteile auf der Rosengartenstrasse zu erheben. Die einzelnen Fragen ergaben sich auf Grund dieser Zielsetzung. Gemäss §4 Abs. 3 des Datenschutzgesetzes (LS 236.1, DSG) können diejenigen personenbezogenen Informationen bearbeitet werden, die für die Erfüllung der Aufgaben geeignet und erforderlich sind. Darüber hinausgehende Fragen wären unverhältnismässig. Fragen nach den Gründen der Verkehrsmittelwahl und alternativen Fortbewegungsmöglichkeiten wären vom Ziel der Umfrage nicht gedeckt gewesen und hätten zudem die Antworten zu den interessierenden wesentlichen Sachverhalten verfälscht.

Zu Frage 7:

Der Regierungsrat wird vorläufig keine weiteren Schritte im Sinne dieser Frage unternehmen. Die entsprechenden Handlungsmöglichkeiten sind, soweit nicht bereits eingeleitet, erschöpft. Im Rahmen der Umsetzung der Flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung werden grosse Teile der Westtangente deutlich entlastet, indem die Seebahnstrasse im Gegenverkehr betrieben und die Achse Sihlfeld–Weststrasse abklassiert werden soll. Eine nachhaltige Entlastung der Rosengartenstrasse wird erst durch den Waidhaldetunnel möglich. Dies zeigt auch die kürzlich abgeschlossene Projektstudie Stadttunnel – Verkehr Zürich West.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Baudirektion.

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi