

Städtevergleich Mobilität – studieren statt interpretieren!

Kaum wurde der «Städtevergleich Mobilität 2015» publiziert, wurde der Bericht von diversen Exponenten in der Stadt Winterthur kommentiert und das Mobilitätsverhalten der Winterthurer Bevölkerung und sowie die Verkehrspolitik in Winterthur harsch kritisiert. «In diese Studie werden Aussagen hineininterpretiert, die so nicht hergeleitet werden dürfen, und gegenläufige Erkenntnisse systematisch ignoriert» ärgert sich Romana Heuberger, ehemalige Verfassungsrätin und Verfechterin eines leistungsfähigen Gesamtverkehrsnetzes.

Der «Städtevergleich Mobilität» wurde Anfang November 2017 zum zweiten Mal publiziert. In Auftrag gegeben wurde der Bericht durch die Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich, welche die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität» unterzeichnet haben mit dem Ziel, den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Der Bericht betrachtet die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung in den genannten Städten zwischen 2010 – 2015.

Städte sind kaum vergleichbar

Es stellt sich grundsätzlich die Frage, ob ein solcher Städtevergleich überhaupt sinnvoll ist, da sich die Städte betreffend Gesamtfläche, Siedlungsgebiet, Verkehrsflächen und Zusammensetzung der Bevölkerung sehr stark unterscheiden. Die durchschnittliche Haushaltsgrösse ist in Winterthur z.B. deutlich grösser als in den anderen Städten. Das Siedlungsgebiet in Basel beträgt 86,6 Prozent der Gesamtfläche, in Winterthur gerade mal einen Drittel. 18 Prozent der Winterthurer Bevölkerung sind minderjährig (+18 Prozent gegenüber den anderen Städten). «Gerade diese Abweichung ist relevant für eine Aussage zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, da die Kinder und Jugendlichen ausser bei Traktoren und Mofas keine Auswahl haben zwischen ÖV und dem motorisierten Individualverkehr (MIV)» hält Heuberger fest.

Interpretierte Daten sind keine Fakten

Die Studie basiert zu einem grossen Teil auf der Mikrozensus-Befragung des Bundes, welche in der ganzen Schweiz durchgeführt wird. Im Mobilitätsbericht wird festgehalten, dass «die Ergebnisse insbesondere von kleineren Teilstichproben wie z.B. den befragten Einwohnerinnen und Einwohnern einer einzigen Stadt» mit Vorsicht interpretiert werden müssen. «Trotzdem werden die Ergebnisse von diversen Winterthurer Exponenten als Fakten dargestellt und bereits politisch ausgeschlachtet», was Romana Heuberger als unredlich empfindet. «Wo bleibt die kritische Frage, ob die Daten in Bezug auf Winterthur überhaupt ein korrektes Abbild der aktuellen Situation aufzeigen?»

Mobilitätsverhalten hat sich verändert

Glaubt man der Studie, so hat sich das Mobilitätsverhalten der Winterthurer Bevölkerung verändert, obwohl von verschiedenen Exponenten das Gegenteil behauptet wird. Betrachtet man das Gesamtverkehrsverhalten der Winterthurer Bevölkerung, so ist der Anteil des MIV von 36 auf 35 Prozentpunkte (um knapp 3 Prozent) gesunken bzw. der ÖV-Anteil von 19 auf 20 Prozentpunkte (also um 5%) gestiegen. Zudem findet eine Verlagerung vom Fuss- zum Veloverkehr statt.

Abenteuerliche Aussagen zu Modalsplitt und Parkplätzen

Stark kritisiert wird von den Grünen der Anteil des MIV am Binnenpendlerverkehr, welcher angeblich bei 30% liegt. Als Pendler werden Erwerbstätige ab 15 Jahren bezeichnet, die den Wohnort verlassen um ihren Arbeitsort zu erreichen. Nicht berücksichtigt werden Schüler und Studierende¹. Auch nicht berücksichtigt werden sogenannte nichtpendelnde Erwerbstätige (wohnen und arbeiten am gleichen Ort)². Deren Anteil hat sich laut Studie in den letzten

¹ Städtevergleich Mobilität 2015 (11.2017, Seite 31)

² Städtevergleich Mobilität 2015 (11.2017, Seite 6)

5 Jahren in allen Städten mindestens verdoppelt und beträgt zwischen 8 bis 10 Prozent der in den Städten wohnhaften Erwerbstätigen. «Wie kann also eine Aussage zum Mobilitätsverhalten der Binnenpendler relevant sein, wenn ein massgeblicher Teil der Bevölkerung gar nicht erfasst wird?» fragt Heuberger kritisch. «Und wie kann der bald ehemalige Verkehrsplaner Aussagen zum Einfluss von Parkplätzen auf das Mobilitätsverhalten der Pendler machen, wenn er nach eigenen Angaben gar nicht weiss, wie viele Parkplätze es in der Stadt Winterthur gibt?»

Gemessene Werte sprechen eine andere Sprache

Das städtische Verkehrsaufkommen wird nicht nur erfragt, sondern auch gemessen. Und diese Messungen zeigen ein noch deutlicheres Bild. Die Anzahl Motorfahrzeuge, welche die Messpunkte in der Winterthurer Innenstadt passierten, hat sich gegenüber 2010 um 4 Prozent reduziert und ist an der Stadtgrenze nur leicht gestiegen. Hingegen ist die gemessene Anzahl ÖV-Passagiere mit plus 7 Prozent deutlich gestiegen, entlang der Stadtgrenze sogar um 10 Prozent. Die Anzahl Velofahrten sollen sogar um 34% zugenommen haben. Da die Velofahrer leider nur an einem einzigen Ort in der Stadt automatisch gezählt werden, ist die Zahl wohl nicht korrekt.

Tempo 30 in Winterthur

Was bisher nicht gesagt wurde ist, dass bereits heute 52 Prozent des Winterthurer Strassennetzes verkehrsberuhigt ist. Von den insgesamt 328 km Strassennetz sind 142 Tempo-30-Zonen, 6 Kilometer Begegnungszonen und 21 km Fahrverbots-/Fussgängerzonen. Eine weitere Ausdehnung ist derzeit im Gange. Heuberger steht dem jedoch kritisch gegenüber: «Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren begrüsse ich. Hingegen würde ich mich dezidiert gegen Tempo-30 auf Hauptverkehrsachsen und Verbindungsstrassen einsetzen.» Hauptverkehrsachsen dienen gemäss Heuberger dazu, den Verkehr zu kanalisieren und möglichst effizient abzuführen. Auf den Hauptverkehrsachsen fahren auch die Busse. Hier Tempo 30 einzuführen macht keinen Sinn. Insbesondere stellt sie die Lärmreduktion durch Tempo 30 in Frage. «Eine neue Studie, welche im Auftrag des Astra erstellt wurde zeigt, dass bisherige Modelle zur Berechnung einer möglichen Lärmreduktion durch Tempo 30 falsch waren.» Es wurde mit Werten von Autos auf dem technischen Stand von 1998 gerechnet. Seither wurden die Autos aber deutlich leiser. Sobald bauliche Massnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30 notwendig sind (was auf Hauptstrassen zu erwarten ist), entsteht ein Stop-and-go-Verkehr, der sogar mehr Lärm verursachen kann.

Lösungen statt Grabenkämpfe in der Verkehrspolitik

Heuberger zeigt sich enttäuscht darüber, dass aufgrund dieser doch kritisch zu beurteilenden Studie hüben wie drüben bereits wieder auf den politischen Gegner geschossen und Wahlkampf betrieben wird. Dabei sind bereits zahlreiche Massnahmen eingeleitet, die eine weitere Veränderung der Mobilität in unserer Stadt bringen werden. Die Einführung einer zeitgemässen Verkehrssteuerung sowie eine intelligente Buspriorisierung wird eine deutliche Leistungssteigerung des Verkehrsnetzes in der Innenstadt ergeben – für den ÖV und den MIV. Die Einführung der Standstreifenbewirtschaftung auf der A1 im 2022 ergibt eine deutliche Entlastung der Innenstadt zu Hauptverkehrszeiten. Auch der Bau des Brüttener Tunnels ist beschlossen und wird umgesetzt (auch wenn es dauert).

Ihr fehlen lösungsorientierte Diskussionen über neue Konzept wie z.B. die Einführung von SBB-Mobilitäts-Hubs am Rande der Stadt, wo man vom Zug auf Autos, Busse, Velos, Motorräder etc. umsteigen kann und die Entwicklung einer Stadtbahn auf dem SBB-Netz. Oder die Förderung von Car-Pooling (z.B. durch die Nutzung der Busspur für Auto mit vier Insassen), die Einführung von weiteren frei nutzbaren Arbeitsplätzen für Home-Office ausserhalb der eigenen vier Wände, oder die Frage, wo überall noch Veloparkplätze gebaut werden müssen, um das Velofahren attraktiver zu gestalten. Statt auf den MIV einzudreschen und die Bevölkerung durch Vorschriften umerziehen zu wollen sind neue Konzepte gefragt. Sie engagiert sich für ein Miteinander statt Gegeneinander in der Winterthurer Verkehrspolitik!