

Protokollauszug vom

25.10.2023

Departement Bau und Mobilität / Tiefbauamt:
Städtevergleich Mobilität 2021; Kenntnisnahme
IDG-Status: teilweise öffentlich
SR.23.763-1

Der Stadtrat hat beschlossen:

1. Der Bericht Städtevergleich Mobilität 2021 wird zur Kenntnis genommen und zur Veröffentlichung freigegeben.
2. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, den Bericht mit einer Medienmitteilung in Absprache mit den anderen beteiligten Städten zu veröffentlichen.
3. Das Departement Bau und Mobilität, Tiefbauamt, wird beauftragt, die Sachkommission Stadtbau über den Bericht zum Städtevergleich zu informieren.
4. Die Medienmitteilung wird gemäss Beilage genehmigt.
5. Beschluss und Begründungen werden in Koordination mit der Medienmitteilung gemäss Dispo Ziffer 4 veröffentlicht. Das Departementssekretariat Bau und Mobilität informiert die Stadtkanzlei über den Zeitpunkt.
6. Mitteilung an: Departement Bau und Mobilität, Amt für Städtebau, Raumentwicklung, Tiefbauamt, Mobilität, Projektierung und Realisierung, Betrieb und Unterhalt, Abteilung Planung und Koordination; Departement Sicherheit und Umwelt, Umwelt- und Gesundheitsschutz, Stadtpolizei; Departement Technische Betriebe, Stadtbus.

Vor dem Stadtrat

Der Stadtschreiber:



A. Simon

Begründung:

1. Ausgangslage

Die Städte Basel, Bern, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich haben sich zum «Städtenetzwerk Verkehr» zusammengeschlossen, um in diesem Netzwerk den Austausch untereinander zu fördern und gemeinsam verkehrsbezogene Fragestellungen zu bearbeiten. Die auch von der Stadt Winterthur unterzeichnete «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität»¹ führte zu einer engeren Zusammenarbeit der beteiligten Städte.

2. Städtisches Gesamtverkehrskonzept

Am 18. April 2011 hat das Stadtparlament als Gegenvorschlag zur kommunalen Volksinitiative «zur Förderung des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Winterthur»² eine Ergänzung des Richtplangentextes Teil Verkehr beschlossen. Unter anderem wurde beschlossen, den Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur bis 2025 gemäss den Vorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzepts, mindestens aber um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 zu erhöhen. Die Volksinitiative verlangte eine jährliche Berichterstattung zu den getroffenen Massnahmen. Im Rahmen der Behandlung der Initiative resp. des Gegenvorschlages konnte man sich auf den Grundsatz eines Controllings in einem vier- resp. fünf-Jahresrhythmus einigen.

Um ein solches Controlling durchführen zu können, müssen entsprechende Grundlegendaten erhoben werden. Neben der Möglichkeit anhand der fortgeschriebenen Daten die Zielerreichung zu dokumentieren, bietet die Datensammlung im Bericht allen im Verkehrsbereich tätigen Personen schnellen und einfachen Zugriff auf Verkehrsdaten jeder Stadt des Städtensnetzwerks.

Im Einzelnen wurden folgende Daten erhoben:

- Grundlegendaten, um jede Stadt mit den wesentlichen soziodemografischen und geografischen Angaben kurz zu charakterisieren;
- Angaben zum Mobilitätsverhalten aus dem Mikrozensus Verkehr und Mobilität;
- Infrastrukturangaben zu den Verkehrsnetzen der verschiedenen Verkehrsmittel;
- Angaben zum Umfang von Verkehrsleistung und Verkehrsmengen;

¹ 22.01.2010 - Die Städte Basel, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich unterzeichnen eine gemeinsam erarbeitete «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität». Die Charta zeigt, dass die Städte vor denselben Herausforderungen stehen und diesen vereint mit der Förderung von öffentlichem Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr wie auch einem hochwertigen öffentlichen Raum begegnen wollen. Anlass für die Erarbeitung der Charta waren die in den beteiligten Städten lancierten Umverkehr-Initiativen. Heute stehen 48 Städte hinter der Charta. Städtekonferenz Mobilität (SKM) (skm-cvm.ch).

² GGR-Nr. 2010/023

- Daten und rechtliche Grundlagen zum ruhenden Verkehr;
- Angaben zu den Auswirkungen des Verkehrs (Unfälle, Lärm, Luftschadstoffe).

Allerdings bestehen in der Erhebung, z. B. bei den Anzahl Parkfeldern auf Stadtgebiet oder der Entwicklung der MIV-Fahrten, immer noch oder wieder Lücken.

Mit dem Städtevergleich Mobilität 2015 wurde erstmals Bericht erstattet.³

3. Fazit Städtevergleich Mobilität 2021

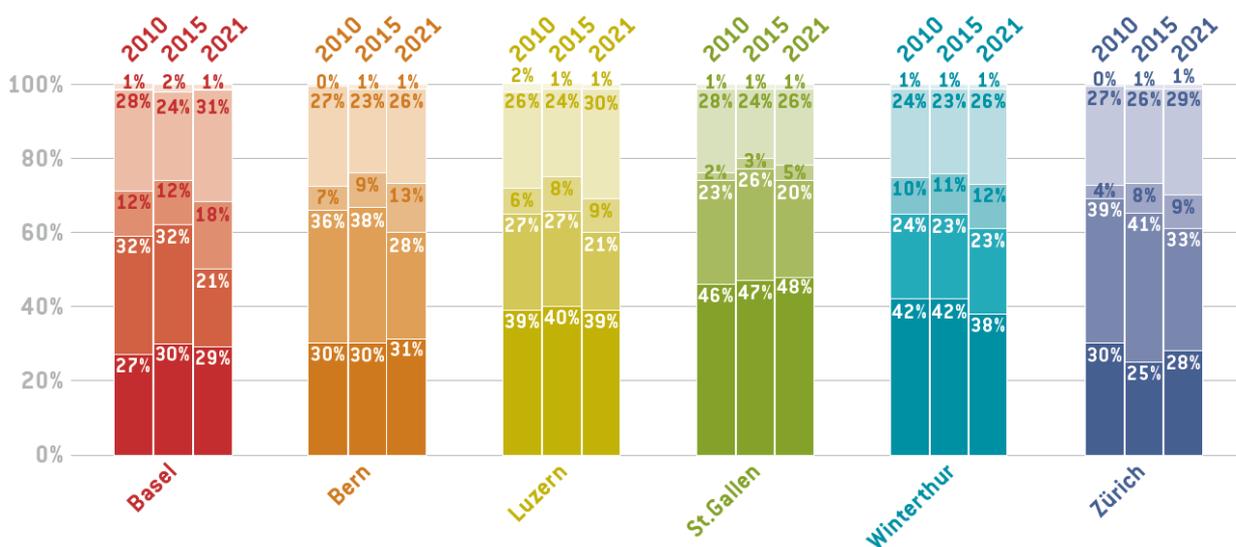
Die Zahlen zum Jahr 2021 sind stark von den Auswirkungen der Pandemie geprägt. In allen beteiligten Städten ging die Mobilität trotz Zunahme der Bevölkerung zurück. Die Menschen waren weniger oft, weniger lang und weniger weit unterwegs – insbesondere mit dem ÖV. Die Ergebnisse sind deshalb mit entsprechendem Vorbehalt zu verwenden.

Zum Modalsplit hält der Bericht folgendes fest [vgl. Kapitel 3.5, Erläuterungen zu Wege auf Stadtgebiet (Gesamtverkehrsaufkommen)]: Wechselt man die Perspektive von den Wegen der Stadtbevölkerung zum Modalsplit der Wege auf Stadtgebiet (Gesamtverkehrsaufkommen), zeigt sich eine höhere Bedeutung der Verkehrsmittel MIV und ÖV und eine gleichermassen geringere Bedeutung des Velos und des Zufussgehens. Auf diesem veränderten Niveau zeigen sich aber auch bei der Verkehrsmittelwahl für alle Wege, die ihren Start und/oder ihr Ziel im Stadtgebiet haben, ähnliche Muster wie beim Modalsplit der Bevölkerung. Dies ist auch dadurch begründet, dass es zwischen den Wegen der Stadtbevölkerung und den Wegen auf Stadtgebiet eine grosse Schnittmenge gibt.

Im Jahr 2021 ist der MIV in den Städten Basel, Bern und Zürich für rund 30 % der Wege mit Start und/oder Ziel im Stadtgebiet das Hauptverkehrsmittel, in Luzern und Winterthur für knapp 40 % und in St. Gallen für knapp 50 %. Der Anteil des ÖV auf den Wegen im Stadtgebiet ist in Bern mit 28 % und Zürich mit 32 % am grössten, während er in den anderen Städten bei 20 % oder leicht höher liegt. Die Anteile des Velo- und des Fussverkehrs schliesslich variieren bei den Wegen auf Stadtgebiet zwischen den Städten im gleichen Ausmass wie bei den Wegen der Stadtbevölkerung, einfach auf niedrigerem prozentualem Niveau. Für Basel ist anzumerken, dass der gebietsbezogene Modalsplit nur die Wege von in der Schweiz wohnhaften Personen berücksichtigt und nicht diejenigen der mehreren zehntausend in Deutschland und Frankreich wohnhaften Menschen, die täglich in Basel unterwegs sind.

³ SR.17.867-1 vom 25. Oktober 2017

Auch die Veränderungen zwischen 2010 und 2021 präsentieren sich beim gebietsbezogenen Modalsplit bei allen Städten ähnlich wie beim bevölkerungsbezogenen. Für beide Betrachtungsweisen lässt sich für alle Städte eine Abnahme beim ÖV-Anteil der Hauptverkehrsmittel der Wege feststellen. Wie bereits unter Kapitel 3.4 des Berichts erläutert, sind die Veränderungen zwischen 2010 und 2021 auf die Covid-19-Pandemie zurückzuführen.



In Winterthur zeigt sich folgendes Bild beim Modalsplit:

	2010	2015	2021	Bemerkung
MIV	42	42	38	Abnahme
ÖV	24	23	23	Anteil tief
Velo	10	11	12	Schwache Zunahme
Zu Fuss	24	23	26	Zunahme
Übrige	1	1	1	Nicht relevant

Abb. Anteile Hauptverkehrsmittel in Prozent nach Erhebungsjahren

4. Energie- und Klimakonzept 2040 (EKK 2040)

Die obgenannte Abbildung zeigt, auch wenn die Zahlen 2021 mit Vorbehalt zu verwenden sind, dass es sehr anspruchsvoll wird, das Netto-Null-Ziel 2040⁴ zu erreichen. Bei der Stossrichtung Mobilität im Energie- und Klimakonzept 2040 stehen auf Stadtgebiet die Veränderung des Modalsplits sowie die Förderung der Elektromobilität und neuer Mobilitätsformen im Fokus. Mit der damit bewirkten Dekarbonisierung des MIV und des ÖV sowie der Verlagerung eines Teils des

⁴ Volksabstimmung vom 28. November 2021

Verkehrs hin zu Fuss- und Veloverkehr und des ÖV wird es gelingen, die Treibhausgasemissionen in der Mobilität deutlich zu reduzieren.⁵

5. Legislaturprogramm 2022 - 2026

Am 7. September 2022 hat der Stadtrat sein Legislaturprogramm 2022 – 2026 beschlossen (SR.21.373-4)⁶. Das Legislaturprogramm bleibt eingebettet in die übergeordneten Langfristziele, die dem Stadtrat zur längerfristigen Orientierung dienen und deshalb nur bei Bedarf angepasst werden. Entsprechend wurde in den Langfristzielen das Klimaziel Netto-Null Treibhausgasemissionen bis 2040 aufgenommen, das die Stadtbevölkerung im Jahr 2021 dem Stadtrat, dem Stadtparlament und sich selbst gegeben hat.

Langfristziel Klima, Mobilität und Energie

Winterthur arbeitet auf das Klimaziel Netto-Null 2040 hin, ermöglicht stadtverträgliche Mobilität, nutzt Energie effizient und fördert erneuerbare Energien.

Der kommunale Richtplan muss unter anderem die Umsetzung dieses Langfristziels sicherstellen.

6. Revision kommunaler Richtplan

Der Stadtrat hat der Gesamtrevision des kommunalen Richtplans am 28. Juni 2023⁷ zugestimmt und das Amt für Städtebau beauftragt, gestützt auf § 7 Planungs- und Baugesetz (PBG) das öffentliche Einwendungsverfahren durchzuführen und die Vorprüfung beim Kanton einzuholen. Das Einwendungsverfahren findet vom 26. September bis 27. November 2023 statt.

Um das Netto-Null-Ziel bis 2040 zu erreichen, soll der MIV im Richtplan noch viel stärker auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Velo und Fussverkehr verlagert werden. Studien zu Winterthur und von weiteren Städten zeigen, dass zur Erreichung des Netto-Null-Ziels ein Umstieg ausschliesslich auf Elektroantriebe nicht ausreicht. Eine deutliche Reduktion des MIV-Anteils ist notwendig. Im Richtplan wird der Fokus deshalb auf eine Mobilitätswende gelegt. Ziel ist ein MIV-Anteil von 20 Prozent. Mit attraktiven Velorouten, Hochleistungskorridoren für Stadtbus und einem Netz von sicheren und attraktiven Fussverbindungen wird der Umstieg einfach

⁵ Econcept «EKK 2040, Addendum zum Grundlagenbericht und dem Fachbericht Massnahmenplan 2021 – 2028 des Energie- und Klimakonzepts 2050», 9. Mai 2022

⁶ Parl.-Nr. 2022.88 vom 28. September 2022

⁷ SR.23.469-1

gemacht. Ein wichtiger Lösungsansatz beim Richtplan ist zudem die «5-Minuten-Stadt»: Im Radius von 500 Metern befindet sich alles, was es für den Alltag braucht. So können Autofahrten vermieden werden.

7. Externe und interne Kommunikation

Die Medienmitteilung ist gemäss Beilage zu genehmigen. Alle Städte werden über den Bericht mit einer Medienmitteilung (voraussichtlich Woche 43) informieren. Diese besteht aus gemeinsamen und individuellen Teilen.

8. Veröffentlichung

Dieser Beschluss wird zeitgleich mit dem Versand der Medienmitteilung veröffentlicht.

Beilagen (öffentlich):

1. Bericht Städtevergleich Mobilität 2021
2. Medienmitteilung