

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. Oktober 2020

936.

Schriftliche Anfrage von Urs Riklin, Simone Brander und 27 Mitunterzeichnenden betreffend Veränderung des Mobilitätsverhaltens als Folge der COVID-19 Pandemie, Beurteilung dieser Veränderung und Strategie zur Aufrechterhaltung dieser klima- und umweltverträglichen Entwicklung sowie Massnahmen gegen eine Überlastung der Strassen bei einer Zunahme des MIV und für mehr Sicherheit und Komfort der Fussgängerinnen und Fussgänger und Velofahrenden

Am 17. Juni 2020 reichten Gemeinderat Urs Riklin (Grüne) und Gemeinderätin Simone Brander (SP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/260, ein:

Während des wegen der COVID-19 Pandemie verfügten Lockdowns hat sich eine deutliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung eingestellt. Im März und April 2020 wurde auf den Strassen der Stadt Zürich rund ein Drittel weniger Fahrzeuge als üblich gezählt. Ebenso sind die Fahrgastzahlen in Tram und Bus um bis zu 80 Prozent zurückgegangen. Demgegenüber bewegen sich die Menschen deutlich mehr mit dem Velo oder gehen weiterhin zu Fuss. Gemäss einer Studie der ETH Zürich, Universität Basel und der ZHAW zeigt sich für die Schweiz folgendes Bild (gefahren Kilometer je Verkehrsmittel, Stand 13. April 2020):

- Öffentlicher Verkehr: -80 %
- Autoverkehr: -50 %
- Fussverkehr: konstant
- Veloverkehr: +200 %

Andere Erhebungen in der Schweiz und auch im europäischen Ausland zeigen ein ähnliches Bild. Bereits haben Städte wie Genf, Barcelona, Berlin, Brüssel, Dublin, London, Mailand, Paris und viele weitere auf diese Entwicklungen reagiert und Massnahmen ergriffen. Sie liessen z. B. Autofahrspuren in Velofahrspuren ummarkieren, befreiten ganze Strassenzüge vom motorisierten Individualverkehr, gaben neue Fahrradwege in Auftrag oder präsentierten umfangreiche Investitionsprogramme für die Erstellung von zusätzlicher Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.

Diese Städte scheinen erkannt zu haben, dass das Zufussgehen, das Velofahren wie auch die Benutzung von fahrzeugähnlichen Geräten (z. B. Trottinette) für die Bevölkerung eine geeignete Alternativen bieten, um sich rasch fortbewegen zu können, ohne sich in den öffentlichen Verkehrsmitteln einem erhöhten Ansteckungsrisiko durch potenzielle Krankheiten auszusetzen oder ein stundenlanges im Stau Stehen mit dem Auto in Kauf nehmen zu müssen. Ebenso scheinen diese Städte erkannt zu haben, dass diese Veränderungen im Mobilitätsverhalten einen positiven Einfluss auf die Gesundheit der Menschen, auf die Umwelt und auch auf die Lebensqualität ausüben kann und daher eine geeignete Chance bietet, dieses veränderte Verkehrsverhalten zu unterstützen und längerfristig zu fördern. Damit ist die Hoffnung verbunden, negative Auswirkungen des Verkehrs rasch und anhaltend zu reduzieren und zukunftsfähige Mobilitätsformen zu etablieren.

Während viele Städte Massnahmen zur Förderung der aktiven Mobilität ergreifen, ist in der Stadt Zürich wenig von solchen Bestrebungen wahrzunehmen. Während der ausserordentlichen Lage wurden stellenweise gar wichtige Fahrradrouten abgesperrt und der Veloverkehr ohne Schutzvorkehrungen auf verkehrsreiche, mehrspurige Strassen verlagert, wie das Beispiel am Utoquai zeigt. Ebenso entsteht durch die für Gastronomiebetriebe gewährte Möglichkeit, die Aussenbewirtung von Gästen auf öffentlichem Grund zu erweitern, neue Einschränkungen und Flächenkonkurrenz für den Fuss- und Veloverkehr, die nicht kompensiert werden.

Mit der Aufhebung der ausserordentlichen Lage ist zu erwarten, dass Angestellte bald auch wieder vollzählig an ihre Arbeitsplätze gerufen werden und das Verkehrsaufkommen dadurch stark anwachsen wird. Gleichzeitig wird die Bevölkerung dazu angehalten, öffentliche Transportmittel wenn möglich zu meiden und physische Distanz zu anderen Menschen zu halten. Es ist zu erwarten, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) wieder stark zunehmen wird. Seit den ersten Öffnungsschritten rollt der MIV denn auch ungebremst an. Seit Mai 2020 werden rund ein Drittel mehr Motorfahrzeuge gegenüber dem Vormonat gezählt, der tägliche Verkehrsfluss dürfte inzwischen 80 Prozent des üblichen Volumens erreicht haben. Es ist zu erwarten, dass die Verkehrssituation in der Stadt Zürich aufgrund der deutlichen Abnahme der Fahrgastzahlen beim öffentlichen Verkehr bei gleichzeitiger starker Zunahme des MIV belastender als vor dem Lockdown werden könnte und sich Zürich weiter davon entfernt, den verkehrsbedingten CO₂-Ausstoss markant zu reduzieren und so die gesetzten Klimaziele zu erreichen (Netto Null CO₂-Ausstoss bis 2030). Im Weiteren ist zu befürchten, dass der aktuelle Velo-Boom durch Unterlassung geeigneter Mas-

nahmen, insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wieder verebbt und die erzielten Veränderungen im Mobilitätsverhalten nicht nachhaltig weitergetragen werden können. Es ist davon auszugehen, dass dadurch der Trend zu einem nachhaltigen, gesundheitsfördernden und umweltverträglichen Mobilitätsverhalten stark abgebremst wird.

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

1. Wie schätzt der Stadtrat die aktuelle Veränderung bei der Mobilität und der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Zürich ein und welche Schlüsse zieht er daraus?
2. Inwiefern teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Förderung der aktiven Mobilität, wie sie beispielsweise das Zufussgehen (inkl. die Nutzung fahrzeugähnlicher Geräte) oder das Velofahren darstellen, einen essenziellen Beitrag dazu leistet, Emissionen wie Lärm, gesundheitsgefährdender Stoffe und Partikel wie Feinstaub oder klimaschädigender Gase wie CO₂ zu reduzieren? Dass die aktive Mobilität durch die körperliche Betätigung einen positiven Einfluss auf Gesundheit der Bevölkerung ausübt? Und dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eine zielführende Möglichkeit bietet, auf verkehrstechnische und städteplanerische Fragestellungen wie Kapazität, Raumknappheit, Verkehrssicherheit oder Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine geeignete Antwort zu finden?
3. Welche Strategie verfolgt der Stadtrat, um den aktuellen Boom beim Velofahren aufrechtzuerhalten und so in die Zukunft zu tragen, dass die durch den Lockdown kurzfristig ausgelöste Veränderung im Mobilitätsverhalten als Chance genutzt werden kann, um in Zürich ein klima- und umweltverträglicheres Mobilitätsverhalten zu etablieren, welches sich mit dem Ziel von netto Null CO₂-Ausstoss ab 2030 vereinbaren lässt? Bitte detailliert erläutern.
4. Plant der Stadtrat Massnahmen, damit Strassen nicht durch Fahrzeuge des MIV überlastet werden, kein vermehrter Schleich- und Suchverkehr in den Quartieren entsteht, falls sich eine starke Zunahme des MIV abzeichnet? Falls ja, welche?
5. Ergreift der Stadtrat zusätzliche Anstrengungen und Massnahmen, damit sich Personen in absehbarer Zeit zu Fuss und mit dem Velo durchgehend sicher, rasch und komfortabel durch die Stadt fortbewegen können, auch mit den aktuell aufgrund einer Pandemie geforderten Hygienemassnahmen? Falls ja, welche?
6. Mit welchen Massnahmen stellt der Stadtrat sicher, dass mit der Möglichkeit für Gastronomiebetriebe, ihre Flächen für die Aussenbewirtung von Gästen im öffentlichen Raum auszuweiten, keine Behinderungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende entstehen und für diese ausreichend sichere und hindernisfreie Verkehrsfläche zur Verfügung steht?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Einleitung

Es ist dem Stadtrat – grundsätzlich und unabhängig der COVID-19-Pandemie – ein vordringliches Anliegen, dem umweltfreundlichen, gesunden und effizienten Fuss- und Veloverkehr mehr Platz zur Verfügung zu stellen. So hat der Stadtrat auch die Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» unterstützt, die in der Urnenabstimmung am 27. September 2020 von den Stimmbürgerinnen und Stimmbürger der Stadt Zürich mit einer deutlichen Mehrheit angenommen wurde. Bereits im November 2018 hat er die Sicherheit beim Velofahren zu einem von sechs Strategie-Schwerpunkten erklärt, in denen er seine Aktivitäten verstärken und fokussieren will (siehe dazu auch www.stadt-zuerich.ch/sichervelofahren mit konkreten Fortschritten). Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist zudem ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsstrategie Stadtverkehr 2025. Diese Mobilitätsformen leisten einen Beitrag, um die Mobilitätsbedürfnisse stadtverträglich zu befriedigen sowie die Klima- und Umweltziele zu erreichen. Neben einer verstärkten Berücksichtigung der Anliegen des Veloverkehrs in Strassenbauprojekten erfolgt die Beseitigung von Schwachstellen sowie eine Aufwertung der Strassen und Wege für die Velofahrenden in Klein- und Expressprojekten. Hierzu wurde das Velo Express Team des Tiefbauamts und der Dienstabteilung Verkehr mit mehr Ressourcen ausgestattet. Es sollen in naher Zukunft vermehrt Projekte wie beispielsweise die in diesem Sommer zusätzlich markierten Radstreifen auf dem Bahnhofquai oder die Velovorzugsrouten, die ab 2021 realisiert werden. Wie die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements in ihrer Antwort auf den offenen Brief der SP Stadt Zürich «Förderung des Veloverkehrs angesichts der COVID-19 Pandemie» festgehalten hat, erscheint es dem Stadtrat sinnvoller, permanente Massnahmen

umzusetzen, die die Anforderungen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Verständlichkeit erfüllen. Aus diesem Grund hat er auch während dem Lockdown von temporären Massnahmen abgesehen, die für Velofahrende Sicherheitsdefizite mit sich gebracht hätten und die später wieder rückgängig gemacht werden müssten.

Gleichzeitig ist der Stadtrat überzeugt, dass der öffentliche Verkehr auch angesichts von sich ändernden Mobilitätsverhalten weiterhin eine zentrale Rolle im Verkehrssystem der Stadt Zürich innehaben muss.

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

Zu Frage 1 («Wie schätzt der Stadtrat die aktuelle Veränderung bei der Mobilität und der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Zürich ein und welche Schlüsse zieht er daraus?»):

Die Anfrage bezieht sich im Wesentlichen auf Ergebnisse einer Mobilitätsstudie wenige Wochen nach Beginn des Lockdowns (MOBIS: COVID-19, ETHZ, Universität Basel). Inzwischen hat sich das Mobilitätsverhalten erneut deutlich verändert. Aufgrund der unsicheren weiteren Entwicklung der COVID-19-Pandemie ist es nicht möglich, zuverlässige Vorhersagen für die kommende Zeit zu treffen. In diesem Zusammenhang wird auf die laufende Studie «Corona-Monitoring zur Mobilität» verwiesen, bei der mehrere Dienstabteilungen beteiligt sind.

An den Velozählstellen der Stadt Zürich konnte insbesondere im April 2020 ein deutlicher Anstieg des Veloverkehrs festgestellt werden, nachdem im März auch hier gegenüber den Vorjahreswerten deutlich weniger Velos gezählt wurden. Mit den Niederschlägen in der ersten Maiwoche zeigte sich dann ein vorübergehender Rückgang. Anschliessend und über die Sommermonate bewegten sich die erfassten Velofrequenzen – mit Schwankungen – auf hohem Niveau. Ob und inwiefern grundsätzliche Verhaltensänderungen in der Bevölkerung stattgefunden hat, bleibt schwierig zu beurteilen. Die zitierte MOBIS-Studie zeigt indes, dass das Velofahren im April einen Zuwachs von rund 100 Prozent in Bezug auf die zurückgelegten Distanzen gegenüber dem Referenzwert im Herbst 2019 erfahren hatte; sie beruht auf dem Verkehrsverhalten der Studienteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Eine Zunahme des Veloverkehrs ist eine gewünschte und erfreuliche Entwicklung. Wie eingangs formuliert, ist der Stadtrat der Ansicht, dass möglichst rasch weitere Projekte umgesetzt werden sollen, welche die Verkehrssicherheit und den Komfort der Velofahrenden erhöhen. Von besonderer Wichtigkeit ist diesbezüglich insbesondere die Umsetzung von vier Vorzugsrouten:

Route 1: Baslerstrasse – Bullingerstrasse – Stauffacherstrasse

Route 2: Sonneggstrasse – Scheuchzerstrasse – Irchel

Route 3: Bachmannweg – Riedenhaldenstrasse – Binzmühlestrasse – Zelglistrasse – Affolternstrasse – Regensbergstrasse

Route 4: Mühlebachstrasse – Zollikerstrasse

Beim öffentlichen Verkehr gab es im Zuge des Lockdowns naheliegenderweise einen markanten Rückgang. Der Fahrplan des ÖV wurde zeitweise nachfragebedingt ausgedünnt, seit dem 4. Mai 2020 gilt bei den VBZ jedoch wieder weitgehend der Normalfahrplan, davon ausgenommen ist das Nachtnetz. Die Zahl der Einsteigenden im öffentlichen Verkehr hat seit dem Lockdown langsam aber kontinuierlich wieder zugenommen. Bei den VBZ lag die Anzahl der Einsteigenden im Juni 2020 noch rund ein Drittel tiefer als im Vergleichsmonat des Vorjahres. Damit ist die Nachfrage zwar weiterhin deutlich geringer als in den vorangegangenen Jahren, die Werte haben sich jedoch gegenüber dem Tiefstwert vom April 2020 (rund 75 Prozent weniger Einsteigende im Vergleich zum April 2019) wieder deutlich erholt. Es gilt ausserdem zu

beachten, dass auch die Gesamtmobilität aufgrund des anhaltenden Homeoffice, des reduzierten Betriebs an weiterführenden Schulen und eingeschränkter Freizeitaktivitäten auch im Juni 2020 noch spürbar tiefer lag als im Vorjahr.

Der motorisierte Individualverkehr ging zu Beginn des Lockdowns zu Spitzenzeiten (Arbeitsverkehr) um bis zu 30 Prozent (Einführung Kurzarbeit und Homeoffice) gegenüber der Vorjahresperiode und in der Nacht sowie am Wochenende um bis zu 60 Prozent (eingeschränkte Freizeitmöglichkeiten) zurück. Die Reduktion des Quell-/ Zielverkehrs war geringfügig grösser als die Reduktion des städtischen Binnenverkehrs. Mit den Lockerungen stieg die Belastung wieder kontinuierlich an und bewegte sich im Juli 2020 nur leicht unter den Verkehrszahlen von 2019. Bis auf den Morgenspitzenverkehr und den Nachtverkehr sind die Verkehrszahlen bereits wieder gleich hoch wie im Jahr 2019.

Zu Frage 2 («Inwiefern teilt der Stadtrat die Ansicht, dass die Förderung der aktiven Mobilität, wie sie beispielsweise das Zufussgehen (inkl. die Nutzung fahrzeugähnlicher Geräte) oder das Velofahren darstellen, einen essenziellen Beitrag dazu leistet, Emissionen wie Lärm, gesundheitsgefährdender Stoffe und Partikel wie Feinstaub oder klimaschädigender Gase wie CO₂ zu reduzieren? Dass die aktive Mobilität durch die körperliche Betätigung einen positiven Einfluss auf Gesundheit der Bevölkerung ausübt? Und dass die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs eine zielführende Möglichkeit bietet, auf verkehrstechnische und städteplanerische Fragestellungen wie Kapazität, Raumknappheit, Verkehrssicherheit oder Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine geeignete Antwort zu finden?»):

Der Stadtrat teilt die in der Fragestellung genannten Einschätzungen. Eine ressourcenschonende und nachhaltigere Mobilität hat auch die Stimmbevölkerung wiederholt gefordert (z. B. 2008: Ja zur 2000-Watt-Gesellschaft; 2011: Ja zur Städteinitiative; 2015: Ja zu Velorouten; 2018: Ja zum Bundesbeschluss Velowege). In Bezug auf die Luftverschmutzung verweist der Stadtrat auf seine Antworten zur Schriftlichen Anfrage GR Nr. 2017/195. Mit Blick auf die Schadstoffbelastung des Stadtgebiets und die Bevölkerungszunahme liegt der Fokus auf effektiven Massnahmen zur Reduktion bei allen Quellen, die zu übermässigen Immissionen beitragen. Selbst E-Bikes sind aus Gründen der Luftqualität, des Lärms, der Energiebilanz, der Treibhausgasemissionen und des Platzbedarfs das umweltfreundlichere Verkehrsmittel als der MIV. Darüber hinaus teilt der Stadtrat die Ansicht, dass Zufussgehen und Velofahren als Bestandteil der täglichen Mobilität die Lebensqualität jeder einzelnen Person und die Gesundheit der Bevölkerung insgesamt steigert.

Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sind wirksame Massnahmen zur Verbesserung der Situation der lokalen Lärm- und Luftbelastung sowie im Klimaschutz. Dazu wird der Stadtrat in Art. 2^{ter} und 2^{quinquies} Gemeindeordnung (GO, AS 101.100) verpflichtet, indem er die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs schützt, konsequent auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr setzt und ein durchgehendes Veloroutennetz fördert. In mehreren Strategien und Massnahmenkonzepten (Stadtverkehr 2025, Strategieschwerpunkt Sicher Velofahren, Masterplan Energie, Roadmap 2000-Watt-Gesellschaft, Veloförderung 2030 [Weiterentwicklung Masterplan Velo], Masterplan Umwelt, Velostandards, in Bearbeitung stehender Standard Fussverkehr) forciert der Stadtrat die Realisierung von Massnahmen, die den oben aufgeführten Zielen nachkommen.

Zu Frage 3 («Welche Strategie verfolgt der Stadtrat, um den aktuellen Boom beim Velofahren aufrechtzuerhalten und so in die Zukunft zu tragen, dass die durch den Lockdown kurzfristig ausgelöste Veränderung im Mobilitätsverhalten als Chance genutzt werden kann, um in Zürich ein klima- und umweltverträglicheres Mobilitätsverhalten zu etablieren, welches sich mit dem Ziel von netto Null CO₂-Ausstoss ab 2030 vereinbaren lässt? Bitte detailliert erläutern.»):

Wie in Frage 2 erläutert wurde, entspricht die Förderung des Velofahrens nicht nur dem Willen und der Forderung von Bevölkerung und Politik, sondern sie ist für den Stadtrat in Form von gesetzlichen Aufträgen Pflicht. In Bezug auf die Strategien zur Erfüllung verweist der Stadtrat einerseits auf die in der Antwort zu Frage 2 genannten Strategien und Massnahmenkonzepte.

Mit diesen Instrumenten, aber auch mit der Umsetzung von Fördermassnahmen durch stärkere Gewichtung von Anliegen des Velo- und Fussverkehrs in einzelnen Projekten will der Stadtrat diesem Auftrag nachkommen. Die Verwaltung wird die vorgesehenen Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs künftig mit mehr Ressourcen und damit noch prioritärer bearbeiten können.

Infolge des Volksentscheids zu sichereren und durchgängigen Velorouten 2015 sowie zahlreicher weiterer Volksentscheide für mehr Nachhaltigkeit und Schutz der Bevölkerung vor negativen Umwelteinflüssen durch den motorisierten Strassenverkehr richtet der Stadtrat das Strassennetz nach den Anforderungen einer ressourcenschonenden Mobilität aus. Mit den regionalen und kommunalen Richtplänen sind die Routen und die Anforderungen an diese formuliert. Die strategische Planung «Veloförderung 2030» nimmt das Anliegen der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» auf und definiert neu sogenannte Velovorzugsrouten. Der Stadtrat will mit diesen neuen Routen, die vorrangig auf Quartierstrassen mit wenig Motorfahrzeugen verlaufen, in den nächsten Jahren einen Quantensprung für die Velofahrenden in der Stadt Zürich erreichen. Der Stadtrat hat am 10. Juni 2020 dem Gemeinderat Bericht erstattet über bisherige, aktuelle und künftige Massnahmen. Der Strategieschwerpunkt des Stadtrats «Sicher Velofahren» umfasst acht Arbeitsfelder, um eine möglichst gesamtheitliche Herangehensweise zu gewährleisten. Dabei kommt der Sanierung der wichtigsten Velo-Unfallherde im Rahmen des Projekts Velo Sicuro besondere Bedeutung zu.

Die COVID-19-Pandemie kann aus Sicht des Stadtrats durchaus als Chance betrachtet werden, indem sie neue Perspektiven auf Mobilitätsfragen eröffnet. Nicht zuletzt ist auch zu hoffen, dass die vermutete zusätzliche Nutzung des Velos zu Freizeit Zwecken auch Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl im Alltag hat. Der Stadtrat ist gewillt, die Strassen und Knoten massgeblich für die Velofahrerinnen und Velofahrer zu verbessern. Insgesamt soll positiv auf die Verkehrskultur eingewirkt werden, damit Velofahren eine selbstverständliche Fortbewegungsart in der Stadt Zürich wird.

Zu Frage 4 («Plant der Stadtrat Massnahmen, damit Strassen nicht durch Fahrzeuge des MIV überlastet werden, kein vermehrter Schleich- und Suchverkehr in den Quartieren entsteht, falls sich eine starke Zunahme des MIV abzeichnet? Falls ja, welche?»):

Der Stadtrat beobachtet die verkehrlichen Auswirkungen des Lockdown und die Rückkehr zu einer geänderten Normalität. Die bisherigen Erkenntnisse erfordern keine Änderung des strategischen Verkehrsmanagements, welches der Stadtrat in seiner Antwort auf die Schriftliche Anfrage GR Nr. 2020/194 erläutert hat. Der Zielverkehr in die Stadt wird an der Stadtgrenze plafoniert. Damit verfolgt die Stadt das Ziel, dass der Verkehr auf den Hauptachsen flüssig zirkulieren kann und damit keine störende Wirkung auf das Gesamtsystem, insbesondere den ÖV, aber auch auf die Bevölkerung hat. Dazu erstellt die Dienstabteilung Verkehr in den kommenden zwei Jahren über das gesamte Stadtgebiet ein angebotsorientiertes Verkehrsmengengerüst, welches sich an der Betriebs- und nicht an der Spitzenlast orientiert. Um keinen Anreiz auf das untergeordnete Strassennetz zu schaffen, der dem strategischen Ziel im Stadtverkehr 2025 «Schutz vor Such- und Schleichverkehr» widersprechen würde, sollen neben den oben aufgezeigten Verkehrsmanagementmassnahmen auch bauliche Massnahmen und permanente Signalisationen eingesetzt werden. Dazu gehören die Reduktion der erlaubten Höchstgeschwindigkeit, die Einführung von abschnittswisen Einbahnsystemen, Fahrverbote oder die bauliche Trennung in Form von Riegeln.

Zu Frage 5 («Ergreift der Stadtrat zusätzliche Anstrengungen und Massnahmen, damit sich Personen in absehbarer Zeit zu Fuss und mit dem Velo durchgehend sicher, rasch und komfortabel durch die Stadt fortbewegen können, auch mit den aktuell aufgrund einer Pandemie geforderten Hygienemassnahmen? Falls ja, welche?»):

In den Antworten zu den Fragen 1 bis 4 ist dargelegt, mit welchen Strategien und Massnahmen der Stadtrat die Vorgaben und Zielsetzungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs erreichen will. Diese Massnahmen sind das Resultat aus einem intensiven politischen Dialog, entsprechen dem gesetzlichen Auftrag und sind auf einen langfristigen Horizont ausgerichtet. Der Stadtrat ist bestrebt, die Anstrengungen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs weiter zu forcieren.

Zu Frage 6 («Mit welchen Massnahmen stellt der Stadtrat sicher, dass mit der Möglichkeit für Gastronomiebetriebe, ihre Flächen für die Aussenbewirtung von Gästen im öffentlichen Raum auszuweiten, keine Behinderungen für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende entstehen und für diese ausreichend sichere und hindernisfreie Verkehrsfläche zur Verfügung steht?»):

Die vielseitigen Bedürfnisse und Anforderungen an den öffentlichen Raum führen zu Nutzungskonflikten und den damit verbundenen lokalspezifischen Kompromisslösungen. Der Stadtrat lässt Bewilligungen zur Aussenbewirtschaftung nur dort zu, wo die Platzverhältnisse dies zulassen, und sie dürfen nicht zu Lasten der Sicherheit gehen.

Die Gastronomie leidet unter den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie als Branche überdurchschnittlich und im städtischen Gebiet nochmals zusätzlich. Der Umsatz lag im Juli 2020 gegenüber dem gleichen Vorjahresmonat durchschnittlich 39 Prozent tiefer (Gastrosuisse, Medienmitteilung vom 2. August 2020). Vor diesem Hintergrund sowie aufgrund der nach dem Lockdown geltenden verschärften Auflagen nach Epidemiegesezt und bundesrätlichen Verordnungen hat die Sicherheitsvorsteherin den Wirtinnen und Wirten erlaubt, ihren Aussenbereich vorübergehend zu vergrössern. Dies aber nur bei vorhandenen Bewilligungen zur Aussenbewirtschaftung, unter strengen Bedingungen und Auflagen und bis höchstens am 31. Oktober 2020 (Medienmitteilung des Sicherheitsdepartements vom 6. Mai 2020). Dabei behalten wesentliche Aspekte wie beispielsweise ein definiertes Nutzungskonzept, ein ausreichender Durchgang für den Fuss- und Veloverkehr, die Berücksichtigung der Zugänge für Rettungskräfte ihre Gültigkeit und sind zu berücksichtigen. Die zuständigen städtischen Stellen kontrollieren diese bewilligte und zusätzliche, temporär tolerierte Nutzung des öffentlichen Raums.

Im Namen des Stadtrats

die Stadtpräsidentin

Corine Mauch

die Stadtschreiberin

Dr. Claudia Cuche-Curti