

## Auszug aus dem Protokoll des Stadtrats von Zürich

vom 21. Oktober 2020

**940.**

### **Schriftliche Anfrage von Stephan Iten und Emanuel Eugster betreffend Änderung des Mobilitätsverhaltens aufgrund des Lockdowns, Beurteilung der aktuellen Situation für die städtische Bevölkerung und die Pendlerinnen und Pendler sowie Strategie der Stadt zur Verhinderung einer zweiten Pandemiewelle betreffend freier Wahl der Verkehrsmittel, Abbau der Parkplätze und sicherem Arbeitsweg**

Am 1. Juli 2020 reichten Gemeinderäte Stephan Iten und Emanuel Eugster (beide SVP) folgende Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2020/295, ein:

Aufgrund der hohen Ansteckungsgefahr durch das COVID-19-Virus hat der Bundesrat einen Lockdown verfügt. Dieser hat viele Firmen dazu bewegen, ihre Mitarbeiter ins Homeoffice zu schicken. Die Stadtverwaltung ist da mit gutem Beispiel vorangegangen und hat so einen wesentlichen Beitrag zur Eindämmung des Virus in der Stadt Zürich beigetragen.

Das hat zu einer drastischen Änderung des Mobilitätsverhalten geführt. Der öffentliche Verkehr ist um bis zu 80 Prozent eingebrochen und der motorisierte Individualverkehr hat ebenfalls um 50 Prozent abgenommen. Homeoffice hat also durchaus positive Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten gehabt.

In der Zwischenzeit wurde der Lockdown wieder aufgehoben und die Schweiz und damit auch die Stadt Zürich versuchen, zur Normalität zurück zu kehren. Leider verhält sich das mit dem COVID-19-Virus nicht so. Die Ansteckungsgefahr bleibt hoch, insbesondere in den Stosszeiten im öffentlichen Verkehr. Viele Berufstätige entschlossen sich deshalb im Moment in der sicheren Hülle ihres Autos zur Arbeit zu fahren und nehmen dabei auch in Kauf, dass sie im Stau stecken werden. Dabei geht es ihnen nicht darum, so schnell wie möglich von A nach B zu kommen, sondern um möglichst mit einem geringen Ansteckungsrisiko an ihrem Ziel anzukommen. Dieses Verhalten hat der Stadtrat am Anfang des Lockdowns richtigerweise erkannt und durch die Freigabe der Parkplätze auch entsprechend unterstützt. Da die Ansteckungsgefahr weiterhin besteht, sollte dieses Verhalten nicht weiter verhindert werden. Es ist nicht verständlich, weshalb der Stadtrat für jene Personen, die aufgrund ihrer Gesundheit besonders gefährdet sind, nicht die Möglichkeit schafft, mit dem Auto in die Stadt zu fahren. Das Gegenteil ist bedauerlicherweise der Fall. In diesem Jahr wurden bis heute bereits über dreihundert Parkplätze der blauen Zone allein durch Projekte des Tiefbauamtes zum Abbau ausgeschrieben. Zudem sollen mit den gleichen Projekten bis dato weit über 200 Parkplätze der weissen Zone ebenfalls abgebaut werden. Dabei sind die Parkplätze, welche durch das Sicherheitsdepartement abgebaut werden, beziehungsweise wurden, gar nicht eingerechnet. Dieses Verhalten ist in dieser herausfordernden Zeit unverständlich und gefährdet die Gesundheit der Bevölkerung.

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

1. Wie beurteilt der Stadtrat die aktuelle Situation bei der Mobilität von Bewohnenden der Stadt Zürich und solchen, die als Pendler in der Stadt Zürich arbeiten?
2. Was gedenkt er zu unternehmen, um die freie Wahl des Verkehrsmittels in dieser schwierigen Zeit aufgrund der Ansteckungsgefahr durch COVID-19 zu unternehmen?
3. Welche Strategie verfolgt der Stadtrat, um zu verhindern, dass in der Stadt Zürich eine zweite Welle des Coronavirus ausbricht und somit die Gesundheit der Bevölkerung erhalten bleibt?
4. Plant der Stadtrat, im Moment auf einen Abbau der Parkplätze im öffentlichen Raum zu verzichten, damit die Gesundheit der Bevölkerung nicht weiter gefährdet wird? Wenn nein, wieso nicht?
5. Was unternimmt der Stadtrat, um auch Schwächeren und in der Mobilität eingeschränkten Personen den freien Zugang zur Stadt zu ermöglichen?
6. Gemäss Ansichten von gewissen Experten wird sich die Situation mit COVID-19 nicht mehr ändern und eine latente Gefahr für die Bewohnenden und Arbeitenden der Stadt Zürich bleibt bestehen. Welche planerischen Massnahmen erwägt der Stadtrat, um ein Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Zürich zu gewähren und damit die Gesundheit zu fördern?
7. Nicht allen Personen, welche in Zürich arbeiten, ist es möglich, zu Fuss oder mit dem Velo zu kommen, weil die Distanzen einfach zu gross sind. Viele Menschen wollen sich auch nicht dem öffentlichen Verkehr aussetzen, um einer Ansteckungsgefahr aus dem Weg zu gehen. Wie will der Stadtrat diesem Personenkreis helfen, sicher an ihren Arbeitsplatz zu kommen?

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Stadtrat ist der Ansicht, dass die strategischen Ziele, welche er in der Verkehrsplanung verfolgt (Stadtverkehr 2025), nämlich die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs, auch im Angesicht der COVID-19-Pandemie richtig sind und weiterverfolgt werden sollen. Es ist nicht im Sinne einer langfristigen, nachhaltigen Verkehrspolitik, kurzfristig auf sorgfältig geplante und abgestimmte Bauprojekte zu verzichten. Dabei geht es dem Stadtrat darum, dass die steigende Mobilitätsnachfrage möglichst nachhaltig bewältigt wird. Zudem schreibt das Planungs- und Baugesetz seit 1976 vor, dass alle Nutzungen ihren Parkplatzbedarf auf Privatgrund abzudecken haben. Entsprechend werden bei vielen Neubauten in der Stadt Zürich Parkplätze auf Privatgrund errichtet, was der Stadt die Möglichkeit gibt, auf öffentlichem Grund Parkplätze abzubauen und den Platz z. B. zugunsten von Fuss- oder Veloinfrastrukturen oder Stadtgrün zu verwenden.

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

**Zu Frage 1 («Wie beurteilt der Stadtrat die aktuelle Situation bei der Mobilität von Bewohnenden der Stadt Zürich und solchen, die als Pendler in der Stadt Zürich arbeiten?»):**

Das Mobilitätsverhalten der Stadtbevölkerung wie auch der Pendlerinnen und Pendler hat sich während der COVID-19-Pandemie verändert. Nach den starken Nachfrageveränderungen während des Lockdowns haben sich im Zuge der schrittweisen Lockerungen erneut spürbare Verschiebungen ergeben. 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.

In Bezug auf die bisherigen Veränderungen bei einzelnen Verkehrsträgern (öV, Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr) verweist der Stadtrat auf seine Antwort zu Frage 1 der Schriftlichen Anfrage, GR Nr. 2020/260 (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).

Insgesamt sieht sich der Stadtrat auch in Anbetracht der COVID-19-Pandemie in seiner Strategie Stadtverkehr 2025 bestätigt und wird diese entsprechend weiterführen und weiterentwickeln.

**Zu Frage 2 («Was gedenkt er zu unternehmen, um die freie Wahl des Verkehrsmittels in dieser schwierigen Zeit aufgrund der Ansteckungsgefahr durch COVID-19 zu unternehmen?»):**

Die Mobilität und die freie Verkehrsmittelwahl war und ist für die Stadtbevölkerung sowie die Pendlerinnen und Pendler während der gesamten COVID-19-Pandemiezeit gewährleistet, was auch weiterhin der Fall sein wird. Für besonders gefährdete und mobilitätseingeschränkte Personen, die nicht über ein eigenes Auto verfügen, stehen Ersatzangebote zur Verfügung, wie etwa die Dienstleistungen der Stiftung Behinderten-Transporte Zürich (BTZ) (siehe auch Frage 5).

**Zu Frage 3 («Welche Strategie verfolgt der Stadtrat, um zu verhindern, dass in der Stadt Zürich eine zweite Welle des Coronavirus ausbricht und somit die Gesundheit der Bevölkerung erhalten bleibt?»):**

Der Stadtrat setzt die übergeordneten Weisungen von Bund und Kanton um (siehe auch einleitende Bemerkungen in der Antwort des Stadtrats zur Interpellation, GR Nr. 2020/232). Der Spielraum für darüber hinausgehende Verhaltensanweisungen ist beschränkt. Der Stadtrat beobachtet die Entwicklung der Lage, lässt sich laufend informieren, stimmt

sich verwaltungsintern und mit externen Amtsstellen ab, beschliesst notwendige Massnahmen und informiert die städtischen Mitarbeitenden und die Öffentlichkeit in regelmässigen Abständen und bei Dringlichkeit auch umgehend.

Der Stadtrat setzt konsequent auf Aufklärung und Transparenz sowie auf fachliche Absicherung. Er heisst weiterhin Touristinnen und Touristen willkommen, begrüsst die in Zürich Arbeitenden und lädt sie alle zusammen mit der Stadtbevölkerung ein zum gegenseitigen rücksichtsvollen Umgang und zur Initiative für pragmatische Lösungen. Verschärfende, COVID-19-spezifische Massnahmen, welche die Handlungs- oder Bewegungsfreiheit der Bevölkerung einschränken, werden realisiert, wenn sie notwendig und angemessen sind, sich rechtfertigen lassen und keine anderweitige bessere Alternativen verfügbar sind.

**Zu Frage 4 («Plant der Stadtrat, im Moment auf einen Abbau der Parkplätze im öffentlichen Raum zu verzichten, damit die Gesundheit der Bevölkerung nicht weiter gefährdet wird? Wenn nein, wieso nicht?»):**

Der Stadtrat sieht keinen direkten Zusammenhang zwischen einem momentanen Verzicht auf einen Abbau von Parkplätzen im öffentlichen Raum und einer Gefährdung der Gesundheit der Bevölkerung. Vielmehr ist der Stadtrat der Ansicht, dass die demokratisch legitimierte und langfristig orientierte Verkehrspolitik der Stadt weiter zu verfolgen ist, nicht zuletzt deshalb, weil auch sie den Schutz der Gesundheit der Bevölkerung ins Zentrum stellt. Die übergeordneten Ziele des Programms Stadtverkehr 2025 und die strategischen Planungen werden weiterverfolgt, da sie dem mehrfach geäusserten Auftrag der Stimmbevölkerung entsprechen. Eine Rückverlagerung vom öffentlichen zum motorisierten Individualverkehr würde Wunsch und Willen von Bevölkerung und Politik widersprechen. In der Stadt Zürich gibt es rund 68 000 öffentlich zugängliche Parkplätze (sowie rund 200 000 private Parkplätze); ein Aufschub von Projekten, die den Abbau einzelner Parkplätze vorsehen, hätte vor diesem Hintergrund nur beschränkte Auswirkungen auf die Verfügbarkeit insgesamt.

Der Stadtrat sieht sich somit auch in Zeiten der COVID-19-Pandemie darin bestätigt, den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr als Rückgrat einer nachhaltigen Mobilität zu fördern. Bei den nicht-motorisierten Fortbewegungsformen sieht er durch die aktive Betätigung zudem einen gesundheitsfördernden Effekt. Für speziell gefährdete, schwächere und in der Mobilität eingeschränkte Personen sind entsprechende Mobilitätsangebote vorhanden (siehe dazu Frage 5).

**Zu Frage 5 («Was unternimmt der Stadtrat, um auch Schwächeren und in der Mobilität eingeschränkten Personen den freien Zugang zur Stadt zu ermöglichen?»):**

Die Mobilitätsstrategien und -angebote der Stadt Zürich haben seit Langem zum Ziel, auch Schwächeren und in der Mobilität eingeschränkten Personen den freien Zugang zur Stadt zu ermöglichen. Im öV sind dies beispielsweise die Angebote für Personen im Rollstuhl, mit Sehbehinderungen, aber auch Personen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Auch während des Lockdowns war die Grundversorgung mit dem öV sichergestellt; alle Angebote mit Erschliessungsfunktionen wurden aufrechterhalten. Trotz Schutzmassnahmen wurden Anstrengungen unternommen, um die Mobilität eingeschränkter Personen sicherzustellen. So können beispielsweise sehbehinderte Personen auch während der Corona-bedingten Sperrung der vordersten Bustür mit Hilfe des Fahrpersonals ein- und aussteigen.

Mit der zum 6. Juli 2020 vom Bundesrat angeordneten Maskenpflicht wurde das Risiko einer Ansteckung im öV weiter reduziert. Die VBZ gehen zudem davon aus, dass die Maskenpflicht einen bedeutenden Beitrag für eine Normalisierung der Nachfrage leistet. Auf jeden Fall müssen alle vertretbaren Anstrengungen unternommen werden, damit der öV als bedeutendes Standbein eines stadtverträglichen Mobilitätssystems seinen Beitrag zur Lösung der verkehrlichen Herausforderungen weiterhin leisten kann.

Wie bereits in der Antwort zu Frage 2 aufgeführt, wird auch weiterhin ein funktionsfähiges Netz für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt. Für gehbehinderte Personen werden zudem bedürfnisspezifisch Parkfelder für Menschen mit Behinderungen angeboten.

**Zu Frage 6 («Gemäss Ansichten von gewissen Experten wird sich die Situation mit COVID-19 nicht mehr ändern und eine latente Gefahr für die Bewohnenden und Arbeitenden der Stadt Zürich bleibt bestehen. Welche planerischen Massnahmen erwägt der Stadtrat, um ein nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Zürich zu gewähren und damit die Gesundheit zu fördern?»):**

Wie in den vorangegangenen Fragen 2–5 ausgeführt wurde, entwickelt der Stadtrat aus all den an ihn herangetragenen Vorgaben, Zielen und Begehren eine gesamtheitlich abgestimmte Strategie mit einer langfristigen Ausrichtung. Ereignisse und ausserordentliche Lagen wie die COVID-19-Pandemie erfordern rasches, aber verhältnismässiges Handeln zum Wohle und Schutz der Bevölkerung.

Die städtische Verkehrspolitik (wie sie beispielsweise in der Strategie Stadtverkehr 2025 zum Ausdruck kommt) ist auf demokratische Prozesse abgestützt und langfristig orientiert. Sie verfolgt seit Jahren u. a. die Ziele, die Bevölkerung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen und das Angebot und die Attraktivität des öV sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern. Der Stadtrat hält auch vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie an diesen langfristig orientierten Strategien und an den dazu notwendigen Massnahmen fest.

Weiterhin sind auch kurzfristige oder temporäre Massnahmen denkbar, um ein sinnvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden in der Stadt Zürich zu gewähren. Beispielsweise wurde das Angebot im öV ab dem 30. März 2020 aufgrund der geringeren Nachfrage auf einen 10-Minuten-Takt auf den meisten Linien ausgedünnt, während Linien, die zu Spitälern führen, teilweise auf einen 5-Minuten-Takt verdichtet wurden, um die Einhaltung des Mindestabstands zu gewährleisten.

Der Stadtrat geht davon aus, dass sich die Frequenzen im öffentlichen Verkehr wieder auf dem vorherigen Niveau einpendeln werden und sich der Trend zu mehr Fuss- und Veloverkehr als nachhaltige und gesunde Bewegungsformen fortsetzt. Deshalb werden Ausbauprojekte, wie beispielsweise das Tram Affoltern, ebenso konsequent weiter vorangetrieben wie Projekte, welche das Wegnetz und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr verbessern oder die Qualität des Stadtraums erhöhen.

**Zu Frage 7 («Nicht allen Personen, welche in Zürich arbeiten, ist es möglich, zu Fuss oder mit dem Velo zu kommen, weil die Distanzen einfach zu gross sind. Viele Menschen wollen sich auch nicht dem öffentlichen Verkehr aussetzen, um einer Ansteckungsgefahr aus dem Weg zu gehen. Wie will der Stadtrat diesem Personenkreis helfen, sicher an ihren Arbeitsplatz zu kommen?»):**

Wie in den Antworten zu den Fragen 2–6 ausgeführt, setzt der Stadtrat alles daran, dass sich Gefährdung und Ansteckungsrisiko im öffentlichen Verkehr in einem vertretbaren Rahmen halten. Darüber hinaus sei auf das Schutzkonzept öV verwiesen, welches schweizweit für alle Transportunternehmen gilt. Es soll einen sicheren Transport gewährleisten und das Vertrauen in den öV erhalten bzw. stärken. Die VBZ reinigen ihre Fahrzeuge täglich gründlich, tagsüber zusätzlich mit den mobilen CleanTeams. Die Billettautomaten werden ebenfalls täglich, die meistbenutzten Automaten gar zweimal täglich gereinigt.

Für besonders gefährdete Personen, die nicht über ein eigenes Auto verfügen, gibt es Ersatzangebote, wie etwa die Transporte der BTZ.

Der Stadtrat digitalisiert das städtische Service- und Dienstleistungsangebot weiter, sodass Dienstleistungen vermehrt von zu Hause aus bezogen werden können und damit auf Teile bisher notwendiger Fahrten verzichtet werden kann; städtische Mitarbeitende sollen mobiler arbeiten können. In diesem Zusammenhang verweist der Stadtrat insbesondere auf seine

Strategie «Smart City Zürich» (STRB Nr. 998/2018) sowie auf die IT-Strategie (STRB Nr. 401/2016).

Vor dem Stadtrat

die Stadtschreiberin

**Dr. Claudia Cuche-Curti**