

17. Juni 2020

Schriftliche Anfrage

von Urs Riklin (Grüne)
und Simone Brander (SP)
und ~~27~~ Mitunterzeichnenden

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 Fahrradroutes 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 ungebrems 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 Massnahmen, insbesondere im Bereich der Infrastruktur, wieder verbleibt 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 abgebrems 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?

M. Ficklin

B. Fink

V. Paus

U. Bertschmann

M. Hutz

G. Krebs

Simon Kattin

U. G. H.

J. W. W.

~~P. L.~~

~~A. W.~~
S. Brand

B. J. J.

M. B.

M. H.

S. W.

M. W.

~~H.~~

M. W.

~~H.~~

~~H.~~

M. W.

U. S.

~~H.~~

M. H.

H. W.

A. G.

~~H.~~

M. W.