



Beschluss des Stadtrats

vom 1. März 2023

GR Nr. 2023/54

Nr. 424/2023

Dringliche Schriftliche Anfrage von Roger Suter, Susanne Brunner und 55 Mitunterzeichnenden betreffend städtisches Verkehrskonzept während der Rad-WM 2024, Gewährleistung der Mobilität der Bevölkerung und der Betriebe, Kapazitäten und mögliche Kostenübernahme für zusätzliche Blaulichteinsätze, Entschädigung der Betriebe bei allfälligen Einbussen sowie Beurteilung der fehlenden Koordination respektive Kommunikation der städtischen und kantonalen Massnahmen

Am 1. Februar 2023 reichten die Mitglieder des Gemeinderats Roger Suter (FDP), Susanne Brunner (SVP) sowie 55 Mitunterzeichnende folgende Dringliche Schriftliche Anfrage, GR Nr. 2023/54, ein:

Die Rad WM 2024 wird ein Grossanlass mit Leuchtturmcharakter. Es liegt in der Natur der Sache, dass ein solcher Grossanlass auch Beeinträchtigungen im Verkehr nach sich zieht. Die Stadt Zürich hat in einer Medieninformation am 17. Januar 2023 das städtische Verkehrskonzept vorgestellt. Dies wirft für Betroffene dieser Verkehrsregelungen wesentliche Fragen auf, die wir den Stadtrat ersuchen, zu beantworten.

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

1. Ist der Stadtrat der Meinung, dass das Ziel der minimalen Betroffenheit der Bevölkerung und Betriebe mit dem Konzept erreicht wird, obwohl die Zufahrt zu gewissen Gebieten mittels MIV während mehrerer Tage tagsüber verhindert wird und zusätzlich auch der ÖV in diesen Gebieten erheblich eingeschränkt wird? Wurde in Betracht gezogen, nicht nur Strassen zu sperren, sondern normalerweise mit Verkehrseinschränkungen oder Fahrverboten belegte Strassen temporär zu öffnen, um so die Zufahrt zu abgeschnittenen Gebieten zu ermöglichen oder den Verkehrsfluss zu verbessern?
2. Wie stellt sich der Stadtrat vor, dass Einwohner der betroffenen Stadtkreise über eine vertretbare Mobilität verfügen können, wenn der MIV praktisch verunmöglicht wird und gleichzeitig auch der heute schon überlastete ÖV ebenfalls mit zusätzlichen Einschränkungen betrieben werden soll? Wie soll sich etwa eine betagte Person in einem während Tagen abgeschnittenen Gebiet versorgen, das weder über Läden, noch über Restaurants verfügt? Und wie sollen Betreuungsinstitutionen wie Spitex solche Personen erreichen können?
3. Das Funktionieren der Blaulichtorganisationen ist mit dem Konzept gewährleistet. Bisher mit dem MIV geleistete Fahrten im Falle einer Krankheit oder eines kleineren Unfalls werden aus dem eingeschlossenen Gebiet aber nicht mehr möglich sein und haben so zusätzliche Blaulichteinsätze zur Folge. Wie werden die entsprechenden Kapazitäten garantiert? Und wie ist die Kostenübernahme in solchen Fällen geregelt?
4. Für Betriebe im eingeschlossenen Gebiet werden die Verkehrsmassnahmen sowohl Umsatzeinbussen als auch aufgrund erswerter Logistik höhere Kosten (bspw. Nachtzuschläge, weil Fahrten zwischen 05.00 und 21.00 Uhr nicht möglich sind) nach sich ziehen. Mobile Handwerker wie etwa Elektriker müssen den Betrieb unter Umständen ganz einstellen. Wie werden allfällige Einbussen entschädigt? Können diese Betriebe insbesondere Kurzarbeitsentschädigungen beantragen?
5. Wieso informieren Kanton und Stadt Zürich nicht gemeinsam und koordiniert zu den städtischen und kantonalen Massnahmen? Da nun nur die städtischen Massnahmen amtlich aufliegen, kann ohne Kenntnis der kantonalen Massnahmen nicht abgeschätzt werden, ob diese im Gesamtkontext tauglich sind. Den Betroffenen wird damit die Möglichkeit genommen, abgestimmt auf alle Auflagen Einsprachen einzureichen. Wie stellt sich der Stadtrat zu dieser Salomitaktik?



2/5

Der Stadtrat beantwortet die Anfrage wie folgt:

Der Gemeinderat hat am 6. Februar 2019 die Kandidatur für die Rad- und Para-Cycling WM ohne Gegenstimme unterstützt und den entsprechenden Objektkredit gutgeheissen (GR Nr. 2018/418). In der entsprechenden Weisung an den Gemeinderat war die konkrete Streckenführung, insbesondere der Zielort, der als Vorgabe der Union Cycliste Internationale (UCI) für alle Rennen identisch sein muss, noch nicht festgelegt. Der Sechseläutenplatz war als eine von mehreren Möglichkeiten erwähnt. Anlässlich der Beratung der Weisung im Gemeinderat teilte der Vorsteher des Schul- und Sportdepartements mit, dass der Sechseläutenplatz ein Zielort sein soll, das Seebecken werde ein wichtiger Bestandteil sein. In der erwähnten Weisung wurde auch festgehalten, dass die übliche Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) während der Veranstaltung im städtischen Verkehrssystem nicht abgewickelt werden könne, sie müsse durch Verkehrsmanagement-Eingriffe, die Bestandteil eines Gesamtverkehrskonzepts sein werden, reduziert werden.

Die Streckenführung wurde in der Folge aufgrund verschiedener Kriterien konkretisiert, wobei die sportliche Attraktivität, die mediale Wirkung für den Standort Zürich, die Quartierverträglichkeit, die Gewährleistung der Sicherheit sowie die verkehrliche Machbarkeit abgewogen wurden. Die für das Verkehrsmanagement zuständige Dienstabteilung Verkehr hat aufgrund der definierten Strecke die notwendigen Massnahmen geprüft und ein Verkehrskonzept erarbeitet, das der Stadtrat am 31. August 2022 verabschiedete (Stadtratsbeschluss [STRB] Nr. 804/2022). Darauf basierend wurden die temporären Verkehrsanordnungen ausgearbeitet und von der Vorsteherin des Sicherheitsdepartements erlassen. Die Publikation erfolgte am 18. Januar 2023, die Öffentlichkeit wurde am Vortag an einer Medienkonferenz durch die Stadtpräsidentin sowie die Vorsteherin des Sicherheitsdepartements und den Vorsteher des Schul- und Sportdepartements informiert. In der Medienmitteilung wird erwähnt, dass das städtische Verkehrskonzept für diesen Grossanlass dafür sorgt, dass die Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe an den neun Renntagen so gering wie möglich sind, dass sie aber – insbesondere in einzelnen Quartieren – tagsüber einschneidend sein werden.

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

Frage 1

Ist der Stadtrat der Meinung, dass das Ziel der minimalen Betroffenheit der Bevölkerung und Betriebe mit dem Konzept erreicht wird, obwohl die Zufahrt zu gewissen Gebieten mittels MIV während mehrerer Tage tagsüber verhindert wird und zusätzlich auch der ÖV in diesen Gebieten erheblich eingeschränkt wird? Wurde in Betracht gezogen, nicht nur Strassen zu sperren, sondern normalerweise mit Verkehrseinschränkungen oder Fahrverboten belegte Strassen temporär zu öffnen, um so die Zufahrt zu abgeschnittenen Gebieten zu ermöglichen oder den Verkehrsfluss zu verbessern?

Wie einleitend erwähnt, sind die Einschränkungen für Bevölkerung und Gewerbe in einzelnen Quartieren einschneidend. Mit dem Verkehrskonzept wurde das Ziel verfolgt, die Behinderungen, die aufgrund der Streckenführung unumgänglich sind, möglichst gering zu halten.

Ein allgemeines Fahrverbot muss aus Sicherheitsgründen hauptsächlich auf der Rennstrecke verhängt werden, da die Rennfahrerinnen und Rennfahrer dort mit hohen Geschwindigkeiten verkehren. Die Rennstrecke konnte so weit angepasst werden, dass der Zugang des durch



3/5

den Hauptrundkurs eingeschlossenen Gebiets Ost über die Forchautobahn mit dem MIV gewährleistet ist. Innerhalb dieses Gebiets Ost ist die Nutzung des MIV möglich, abgesehen von einzelnen Binnengebieten.

Im Verlauf der Planung wurde in Betracht gezogen, regulär gesperrte oder alternative Strassen zu öffnen oder andere Erleichterungen zu schaffen, um in das Gebiet Ost zu gelangen. Aus Sicherheitsgründen sind aber Quer- und Längsbeziehungen mit dem MIV auf der Rennstrecke nicht möglich.

Ab einer Stunde vor den und während der Rennen müssen gemäss den Vorgaben der UCI die Rennstrecken von sämtlichem Verkehr befreit sein. Um dies zu bewerkstelligen, müssen die entsprechenden Strassen und Zubringerstrassen dementsprechend früher gesperrt werden. Dies ist nötig, um die Strassen von allfälligen Hindernissen zu befreien, die Strecken abzunehmen und für den Rennbetrieb freizugeben. Nach Rennen müssen Gitter und Absperrungen wo nötig entfernt werden. Rund eine Stunde nach dem Rennen können die Strecken wieder freigegeben werden. Vor diesem Hintergrund können die Strassenzüge zwischen den kurz aufeinanderfolgenden Rennen nicht für den Verkehr geöffnet werden.

Frage 2

Wie stellt sich der Stadtrat vor, dass Einwohner der betroffenen Stadtkreise über eine vertretbare Mobilität verfügen können, wenn der MIV praktisch verunmöglicht wird und gleichzeitig auch der heute schon überlastete ÖV ebenfalls mit zusätzlichen Einschränkungen betrieben werden soll? Wie soll sich etwa eine betagte Person in einem während Tagen abgeschnittenen Gebiet versorgen, das weder über Läden, noch über Restaurants verfügt? Und wie sollen Betreuungsinstitutionen wie Spitex solche Personen erreichen können?

Grundsätzlich wird der MIV nicht verunmöglicht (siehe Antwort auf Frage 1), sondern es gibt ein MIV-System über die Forchautobahn, über die praktisch das ganze Gebiet Ost angefahren werden kann. Das Quartier Witikon ist allerdings mit dem MIV tagsüber nicht erreichbar. Für Witikon werden deshalb zwei zusätzliche Buslinien während dieser Zeit eingeführt: «Witikon Nord – Vorderberg» und «Witikon Süd – Rehalp». Mit diesem Nord- und Süd-Konzept ist Witikon über den ÖV auch tagsüber während der Rennen erschlossen. Insgesamt wird so eine Erreichbarkeit mit Anbindungen im gesamten Gebiet Ost gewährleistet. Innerhalb des Gebiets Ost werden zusätzliche ÖV-Angebote im Inselbetrieb angeboten.

Es ist allerdings nicht von der Hand zu weisen, dass die Einschränkungen für das Gebiet Ost und vor allem für das Quartier Witikon während fünf von neun Tagen der Grossveranstaltung erheblich sind.

Allgemein muss die Verkehrsmenge während der Rad- und Para-Cycling WM 2024 reduziert werden – nicht nur in den betroffenen Quartieren. Der Kommunikation mit allen Betroffenen kommt eine zentrale Bedeutung zu, damit sämtliche Verkehrsteilnehmenden ihr Mobilitätsverhalten während des Anlasses der besonderen Situation anpassen können.

Für Personen mit Mobilitätseinschränkungen werden gemeinsam mit Quartierhilfen oder der Spitex geeignete Lösungen gesucht. Es ist dem Stadtrat bewusst, dass daraus Unannehmlichkeiten entstehen. Der Versorgung betagter Personen oder Personen mit Mobilitätseinschränkungen wird daher besondere Aufmerksamkeit geschenkt.



4/5

Frage 3

Das Funktionieren der Blaulichtorganisationen ist mit dem Konzept gewährleistet. Bisher mit dem MIV geleistete Fahrten im Falle einer Krankheit oder eines kleineren Unfalls werden aus dem eingeschlossenen Gebiet aber nicht mehr möglich sein und haben so zusätzliche Blaulichteinsätze zur Folge. Wie werden die entsprechenden Kapazitäten garantiert? Und wie ist die Kostenübernahme in solchen Fällen geregelt?

Innerhalb des Gebiets Zürich Ost ist es grundsätzlich möglich, mit dem MIV in eine in diesem Gebiet liegende Arztpraxis oder in ein in diesem Gebiet liegendes Spital zu fahren. Von aussen her ins Gebiet Ost hinein ist mit erheblichen Umwegen zu rechnen. Für die Bewohnerinnen und Bewohner der Binnengebiete (vgl. STRB Nr. 804/2022, Abb. 6), insbesondere in Witikon, sind Gesundheitseinrichtungen ausserhalb des jeweiligen Gebiets nicht mit dem MIV erreichbar. Die Überquerung der Rennstrecken wird für dringende Notfahrten aber möglich sein.

Die Grundversorgung bei Notfalleinsätzen der Feuerwehr und des Rettungsdienstes wird im Veranstaltungssperimeter und auf dem Stadtgebiet gewährleistet sein. Teilweise ist mit verlängerten Hilfsfristen und Ausrückzeiten zu rechnen (siehe STRB Nr. 804/2022, Ziff. 4.7).

Dass nicht dringliche Fahrten für Arztbesuche, die im Alltag durch Private getätigt werden, durch Schutz & Rettung übernommen würden, ist nicht vorgesehen. Es stehen weder die erforderlichen Kapazitäten zur Verfügung noch bestehen die Rechtsgrundlagen, um solche Transporte mit Sondersignal durchzuführen. Die Kosten wären durch die Patientinnen und Patienten zu tragen.

Frage 4

Für Betriebe im eingeschlossenen Gebiet werden die Verkehrsmassnahmen sowohl Umsatzeinbussen als auch aufgrund erschwelter Logistik höhere Kosten (bspw. Nachtzuschläge, weil Fahrten zwischen 05.00 und 21.00 Uhr nicht möglich sind) nach sich ziehen. Mobile Handwerker wie etwa Elektriker müssen den Betrieb unter Umständen ganz einstellen. Wie werden allfällige Einbussen entschädigt? Können diese Betriebe insbesondere Kurzarbeitsentschädigungen beantragen?

Fahrten mit dem MIV über die Rennstrecke bzw. entlang derselben sind tagsüber während der Rennen zwischen 5.00 Uhr bis spätestens 19.00 Uhr nicht möglich. Nach Rennschluss wird die Rennstrecke für den MIV schnellstmöglich wieder freigegeben. Diese Freigabe wird je nach Rennschluss und Umrüstungsgeschwindigkeit auch vor 19.00 Uhr erfolgen. Insbesondere die Strassen ins Gebiet Witikon sollen jeweils so früh wie möglich wieder freigegeben werden.

Nach aktuellem Kenntnisstand planen einzelne Logistikbetriebe, ihre Lieferfahrten radial innerhalb des Gebiets Ost zu organisieren: Ab 19.00 Uhr werden Güter in ein zentrales Lager im Gebiet Ost gefahren und von dort aus lokal verteilt. Unternehmen können nach Rennschluss Material auf Baustellen oder dergleichen bringen. Zudem ist das Gebiet Ost, abgesehen von Binnengebieten wie Witikon, auch tagsüber über die Forchautobahn erschlossen.

Die frühzeitige Information zur neuntägigen Grossveranstaltung wurde von mehreren Unternehmen ausdrücklich begrüsst. Da noch rund eineinhalb Jahre bis zum Anlass verbleiben, haben Unternehmen Gelegenheit, die verkehrlichen Einschränkungen betrieblich einzuplanen.



5/5

Ob Entschädigungsforderungen im Rahmen der anstehenden Rechtsmittelverfahren gestellt werden, ist zurzeit nicht bekannt.

In Bezug auf die Voraussetzungen für Kurzarbeitsentschädigungen verweist der Stadtrat auf die Antwort des Regierungsrats auf die Anfrage KR Nr. 22/2023.

Frage 5

Wieso informieren Kanton und Stadt Zürich nicht gemeinsam und koordiniert zu den städtischen und kantonalen Massnahmen? Da nun nur die städtischen Massnahmen amtlich aufliegen, kann ohne Kenntnis der kantonalen Massnahmen nicht abgeschätzt werden, ob diese im Gesamtkontext tauglich sind. Den Betroffenen wird damit die Möglichkeit genommen, abgestimmt auf alle Auflagen Einsprachen einzureichen. Wie stellt sich der Stadtrat zu dieser Salami-taktik?

Bezüglich der Verkehrskonzepte erfolgte eine enge Absprache zwischen Stadt und Kanton. Die städtischen und kantonalen Massnahmen sind koordiniert und aufeinander abgestimmt. Mit Schreiben vom 8. Dezember 2022 erteilte die Kantonspolizei die Zustimmung zu den städtischen Verkehrsanordnungen.

An der städtischen Medienkonferenz vom 17. Januar 2023 wurde auf Plänen gezeigt, wo die Strecken ausserhalb der Stadt durchführen.

Der Regierungsrat hat am 1. Februar 2023 das Verkehrskonzept der Kantonspolizei zur Kenntnis genommen (RRB Nr. 112/2023). Die Verkehrsanordnungen der Kantonspolizei wurden mit der Gesamtverfügung vom 9. Februar 2023 am 10. Februar 2023 im Kantonalen Amtsblatt publiziert und somit noch innerhalb der Frist für Neubeurteilungsbegehren zu den temporären Verkehrsanordnungen auf Stadtgebiet.

Die Rechtsmittelinstanzen von Stadt und Kanton sind unterschiedlich, die Betroffenheit der Stadt Zürich ist weit grösser als jene der meisten übrigen Gemeinden, da das Ziel aller Rennen sowie ein grosser Teil der Strecken auf Stadtgebiet liegen. Dem Stadtrat war es ein Anliegen, mit den Informationen möglichst früh an die Bevölkerung heranzutreten. So können Betroffene mit genügend zeitlichem Vorlauf Massnahmen planen und sich auf die Situation einstellen. Zudem ist mit zahlreichen Rechtsmittelverfahren zu rechnen, für die genügend Zeit zur Verfügung stehen muss, sodass sie angemessen bearbeitet werden und von den zuständigen Instanzen beurteilt werden können.

Im Namen des Stadtrats
Die Stadtschreiberin
Dr. Claudia Cucho-Curti