

ANFRAGE von Christian Schucan (FDP, Uetikon a.S.), Corinne Hoss-Blatter (FDP, Zollikon) und Marc Bourgeois (FDP, Zürich)

betreffend Rad WM 2024 – Gehen Kanton und Stadt Zürich wirklich koordiniert vor?

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. Der Regierungsrat hat in seiner Antwort auf die Anfrage 441/2021 versichert, dass für die Bevölkerung und die Betriebe geringstmögliche Einschränkungen entstehen und insbesondere im «Binnengebiet» der Schlussrunde eine geregelte An- und Abreisemöglichkeit gewährleistet werden soll.

Die Stadt Zürich hat nun in einer Medieninformation am 17. Januar 2023 das städtische Verkehrskonzept vorgestellt. Dies wirft aber für Betroffene dieser Verkehrsregelungen doch wesentliche Fragen auf, die wir den Regierungsrat ersuchen, zu beantworten.

1. Ist der Regierungsrat nach wie vor 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 bzw. den Gemeinden nahegelegt, nicht nur Strassen zu sperren, sondern normalerweise mit Verkehrseinschränkungen, Einbahnregimes 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 Regierungsrat vor, dass Einwohner der betroffenen Stadtkreise und des Bezirks Meilen 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. Während vier Tagen wird auch der Fährbetrieb zwischen Horgen und Meilen eingestellt. Wieso geht das Verkehrskonzept davon aus, dass damit bestehende Konzepte von Grossanlässen am Seebecken übernommen werden können, wo diese wesentliche Ausweichmöglichkeit wegfällt?
4. 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 ist die Kostenübernahme in solchen Fällen geregelt?
5. Für Betriebe im eingeschlossenen Gebiet werden die Verkehrsmassnahmen sowohl Umsatzeinbussen als auch aufgrund erschwerter 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?
6. 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 Regierungsrat zu dieser Salamitaktik?

7. Aufgrund welcher gesetzlichen Grundlage will der Regierungsrat die baulichen Anpassungen auf Gemeindestrassen den Gemeinden überwälzen, wie dies die Antwort auf die bereits erwähnte Anfrage vorsieht?

Christian Schucan
Corinne Hoss-Blatter
Marc Bourgeois