

umverkehR fordert wirkungsvolle Massnahmen zur Erreichung der Städteinitiative

Der aktuelle Mikrozensus Mobilität und Verkehr zeigt, dass die Ziele der Städte-Initiativen von umverkehR erreichbar sind. Die Abnahme des Anteils des motorisierten Individualverkehrs in den Grossstädten entspricht einem generellen Trend der Gesellschaft. Es ist an der Zeit, dass Politik und Verwaltung in Basel, Genf, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich diese Entwicklung erkennen und die Städte-Initiative umsetzen.

Die Bedeutung des Autos sinkt in den grossen Kernstädten seit über 10 Jahren. Einerseits ist der Motorisierungsgrad seit 2007 in Grossstädten um 12% gesunken und beträgt heute durchschnittlich 0.37 Autos pro Person¹. Andererseits hat sich der Führerscheinbesitz gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) seit 1994 vor allem bei jungen Lenkenden stark verringert: von 71% im Jahr 1994 auf 95% im Jahr 2010.

Wirkungsvolle Massnahmen fehlen

Die Bedeutung des Autos in den Grossstädten nimmt also ab. Es erstaunt deshalb, wie schwer sich die betroffenen Städte bei der Umsetzung der Städte-Initiative tun. Wirkungsvolle Massnahmen wurden bisher nicht getroffen. Das zögerliche Vorgehen lässt sich beispielhaft anhand der Lärmschutzverordnung des Bundes illustrieren. Von rund 140'000 durch Verkehrslärm betroffenen Personen will die Stadt Zürich lediglich einen guten Sechstel mit angemessenen Massnahmen schützen. Zu diesen gehören gemäss dem Bundesgericht Massnahmen an der Quelle - also Verkehrs- oder Temporeduktionen. Deshalb hat umverkehR die Petition „Für eine lebensfreundliche Stadt Zürich“ lanciert und fordert Tempo 30 auf Strassenabschnitten, an welchen die Lärmgrenzwerte überschritten werden.

Mit dem höchsten Anteil am Energieverbrauch und bei den CO₂-Emissionen, hohen externen Kosten sowie einer Milliarde jährlicher Staukosten, ist der motorisierte Individualverkehr ein Sorgenkind. Während bei den Gebäuden und in der Industrie die CO₂-Emissionen markant gesenkt wurden, sind die negativen Auswirkungen des motorisierten Strassenverkehrs auf das Klima gestiegen.

Handeln statt planen

umverkehR fordert, dass die bestehenden Velo-, Fussgänger- und ÖV-Konzepte endlich umgesetzt werden und die Behörden den Mut haben, den knappen Strassenraum zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger neu zu verteilen. Die konsequente Veloförderung führte beispielsweise in Kopenhagen dazu, dass rund die Hälfte der Bewohnerinnen und Bewohner täglich mit dem Velo zur Arbeit pendelt. Aber auch in der Schweiz gibt es gute Beispiele für die Wirkung einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Burgdorf förderte zwischen 1996 und 2006 den Fuss- und Veloverkehr mit innovativen Projekten und Angeboten. Bis heute wird nirgendwo in der Schweiz so viel Velo gefahren wie hier².

Weitere Informationen:

Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehR, 044 242 72 40

Sinnvolle Massnahmen im Bereich Fussverkehr: [Fussverkehrstest](#)
[Petition „Für eine lebensfreundliche Stadt Zürich“](#)

1 Statistik der Schweizer Städte (2017) S. 8

2 Veloverkehr in den Agglomerationen (2015)