

# Neue Prioritäten in der städtischen Mobilität

Der Raum ist knapp in den Städten, und die Menschen in den Zentren leiden unter Verkehrslärm und giftigen Abgasen. Viele Städte versuchen daher, den Strassenverkehr einzudämmen – ohne die Versorgung zu gefährden.

Es ist paradox: Nirgendwo ist es so einfach, sich mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), mit dem Velo oder zu Fuss fortzubewegen, wie in einer Stadt. Die Distanzen sind kurz, die Fahrpläne dicht. In den grossen Schweizer Städten besitzt rund die Hälfte der Haushalte kein eigenes Auto. Dennoch sind die Strassen verstopft – mit Autos, in denen meist nur eine Person sitzt.

Das führt zu politischen Diskussionen. Städteinitiativen fordern eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs – zahlreiche Städte haben sie, respektive entsprechende Gegenvorschläge, bereits angenommen. In Zürich haben die JungsozialistInnen eine Initiative für eine autofreie Stadt eingereicht. Über deren Rechtmässigkeit wird nun juristisch gestritten. Die Gegner führen als Argument häufig die Bedürfnisse der Wirtschaft ins Feld. Doch auch für die Unternehmen ist die Verkehrssituation in den Städten unbefriedigend: Staus, mangelnde Möglichkeiten für den Güterumschlag und wenig Parkplätze führen zu Verspätungen und Mehrkosten.

## Verkehr ist nicht gleich Verkehr

Eine Studie des Zürcher Industrieverbands unterteilt den Verkehr in Privat- und Wirtschaftsverkehr. Ersterer umfasst den Verkehr zu privaten Zwecken, einschliesslich Pendel- und Einkaufsverkehr. Letzterer umfasst folgende Verkehrsarten:

- Güterwirtschaftsverkehr – zum Beispiel der Lieferwagen einer Bäckerei, der eine Filiale in der Innenstadt mit Brot beliefert
- Dienstleistungsverkehr mit Waren – zum Beispiel der Pritschenwagen eines Dachdeckerbetriebs, der mit Handwerkern und Baumaterial zur städtischen Baustelle fährt
- Nutz- oder Geschäftsverkehr – zum Beispiel die Mitarbeiterin eines Spitexdienstes auf dem Weg zu Kunden
- Organisierter Personenverkehr – zum Beispiel Taxis oder Cars

Der Wirtschaftsverkehr ist unerlässlich für das Funktionieren einer Stadt. Es liegt auf der Hand, dass auch die autofrei lebenden Stadtbewohnerinnen und -bewohner ein grosses Interesse daran haben, dass er gut funktioniert.

## Beim Privatverkehr ansetzen

Die Unterscheidung zwischen Wirtschafts- und Privatverkehr kann den Städten helfen, Lösungen zu finden, um den motorisierten Verkehr auf ein sinnvolles Mass zu begrenzen. Auch für den Wirtschaftsverkehr gibt es Verlagerungslösungen wie (E-)Cargobikes oder die Bündelung mittels guter Citylogistik. Doch insbesondere im städtischen Privatverkehr kommen Autos häufig aus Bequemlichkeit oder reiner Gewohnheit zum Einsatz. Eine Reduktion des Privatverkehrs in den Städten erhöht nicht nur die Lebensqualität, sondern entlastet auch den Wirtschaftsverkehr.

**Martin Winder**

Projektleiter Lieferwagen-Umweltliste



## Genf: Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Der Kanton Genf will das Strassenverkehrsaufkommen eindämmen. Insbesondere der Pendlerverkehr soll auf den ÖV und das Velo verlagert werden. Zu diesem Zweck wird mit dem Aufbau einer grenzüberschreitenden S-Bahn stark in den öffentlichen Verkehr investiert. Dieser Léman-Express soll insbesondere Autopendlerinnen und -pendler zum Umsteigen bewegen. Zudem unterstützt der Kanton Genf die Unternehmen bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten: Gratisparkplätze für Mitarbeitende sollen reduziert, dafür Anreize zum Umstieg auf den ÖV oder das Velo sowie zum Schaffen von Fahrgemeinschaften gesetzt werden. Von diesen Massnahmen sollen sowohl Bevölkerung als auch Wirtschaft profitieren.



## Zürich: klare Ziele

Die Stadt Zürich strebt eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs an. Die Strategie Stadtverkehr 2025 legt fest, dass dieses Ziel über die Attraktivitätssteigerung von ÖV, Velo- und Fussverkehr bei gleichzeitiger Einschränkung des Strassenverkehrs erreicht werden soll. So soll insbesondere eine restriktive Parkierungspolitik die Verlagerung des Verkehrs begünstigen. Der Wirtschaftsverkehr wird dabei geschont und teilweise begünstigt, indem bei Aufhebungen von oberirdischen Parkplätzen auch Flächen für den Güterumschlag geschaffen werden.

## Bern: Zufahrtsbeschränkungen

Die Stadt Bern hat in Kooperation mit den lokalen Gewerbeverbänden ein Verkehrskonzept für die Innenstadt entwickelt. Dieses unterscheidet zwischen Privat- und Wirtschaftsverkehr und bezieht sich dabei auf die Studie des Zürcher Industrieverbands. Die bereits eingeschränkte Zufahrt in die Kernzone der Oberen Altstadt soll nur noch Anwohnerinnen und Anwohnern, Schutz- und Hilfsdiensten, Gehbehinderten sowie dem Wirtschaftsverkehr erlaubt sein. Dabei wird unterschieden zwischen Dauerberechtigungen mit und ohne zeitliche Einschränkungen sowie einmaligen Zufahrtsbewilligungen. Bevor das Konzept in Kraft tritt, muss es noch vom Gemeinderat beschlossen werden (Stand April 2020).



### «Der gewerbliche Verkehr wird vereinfacht.»

Das Verkehrskonzept Wirtschaftsstandort Berner Innenstadt (VWI) soll die Zufahrtsberechtigung zur Berner Innenstadt vereinfachen und die Parkierung neu regeln. Hannes Meuli, Verkehrsplaner der Stadt Bern, erklärt, warum alle davon profitieren.

#### Hannes Meuli, wie verlief der Prozess zur Erarbeitung des neuen Verkehrskonzeptes?

Das VWI wurde gemeinsam mit den Sozialpartnern erarbeitet. Beteiligt waren Bern City (Detailhandel, Hotels), der Handels- und Industrieverein Kanton Bern, KMU Stadt Bern (Gewerbeverband) sowie der Gewerkschaftsbund Bern und Umgebung. In Workshops wurden interessierte, einzelne Geschäftsinhaber, aber auch Bewohner der Altstadt oder Umweltverbände in den Prozess einbezogen.

#### Welchen Nutzen hat das VWI für das Gewerbe?

Es hält fest, dass der «private Motorfahrzeugverkehr» und der «Wirtschaftsverkehr» unterschiedlich reguliert werden. Die laufende Umsetzung in konkreten Projekten – beispielsweise

die Vereinfachung der Zufahrtsregelung in der Oberen Altstadt oder die Reduktion der Anwohnerparkierung in der Unteren Altstadt – wird den gewerblichen Verkehr vereinfachen.

#### Wie profitiert die Bevölkerung vom Konzept?

Die «Zone mit beschränkter Zufahrt» wird auf weitere Gassen der Oberen Altstadt ausgedehnt, so dass der Motorfahrzeug-Verkehr reduziert werden kann. Zudem wird die Anzahl parkberechtigter Fahrzeuge stark reduziert, so dass viel Fläche – sei es für Aussenbestuhlung oder fürs Flanieren – freigespielt werden kann.

#### Gibt es auch Überlegungen, für die Vergabe von Zufahrtsberechtigungen Bedingungen an die Abgasnorm oder den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Fahrzeugs zu stellen?

Ja, es ist denkbar, dass gewisse Ausnahmegewilligungen in Zukunft nur für Elektro-Fahrzeuge vergeben werden. Eine interessante Diskussion, die wir aktuell führen: Was ist weniger belastend? Eine kleine Anzahl grosser Fahrzeuge oder eine grössere Anzahl kleiner Fahrzeuge?