

Städte als Schlüssel für die Mobilität der Zukunft

Erfolgsrezepte für klimafreundlichen und
platzsparenden Verkehr

Mobilitätskonferenz, 29. November 2021, Kursaal Bern



umverkehR
Zukunft inkl.

Städte als Schlüssel

für die Mobilität der Zukunft

Städte bedecken etwa 3% der Fläche der Erde, verursachen aber etwa 72% aller globalen Treibhausgasemissionen. Hinzu kommt, dass die Städte schnell wachsen; in Europa werden Schätzungen zufolge bis 2050 fast 85% der Europäer*innen in Städten leben. Städte sind darum Schlüsselakteure bei der Bekämpfung des Klimawandels.

Der Verkehr ist in vielen Städten mit einem Anteil von rund 30% der grösste Treibhausgasemittent. Im Verkehrsbereich sind deshalb neue Modelle besonders gefragt. Ein Blick auf verschiedene Städte Europas zeigt, dass bereits vielversprechende und sehr unterschiedliche Ansätze verfolgt werden: Von der Fussgängerstadt über die Velostadt bis zur Tramrenaissance finden sich alle Schattierungen und mit den Superblocks und der 15-Minuten-Stadt ein regelrechter Paradigmenwechsel im Städtebau und der Verkehrsplanung.

Erfolgsrezept: Reduktion Parkplätze und Autoverkehr

Eines ist diesen Vorzeigebispielen aber gemein. Die Reduktion von Parkplätzen und Autoverkehr senkt nicht nur die klimaschädlichen Treibhausgas-Emissionen, sondern lässt die Quartiere und Städte wahrhaftig aufblühen. Die Umwidmung der Strassenfläche schafft Platz für Bäume, Velos und Fussgänger*innen. Dadurch werden die Städte belebter und die Lebensqualität steigt.

Die vorliegende Publikation soll inspirieren und Lust auf Veränderung in Schweizer Städten machen. Hierzulande wäre nämlich mehr Dynamik bezüglich der Verlagerung des Autoverkehrs auf den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr durchaus angebracht. Spannend ist zudem, dass es nur schon in den Schweizer Städten sehr unterschiedliche und erwähnenswerte Ansätze für die Verkehrswende gibt. Trotzdem ist das Potential noch gross und es wäre wünschenswert, dass sich die Schweizer Städte das Beste aus den verschiedenen Vorzeigebispielen herauspicken und konsequent umsetzen würden. umverkehR wird mit den Stadtklima-Initiativen in Basel, Bern, Genf, St.Gallen, Winterthur und Zürich die nötigen politischen Rahmenbedingungen dafür anstreben.

Die nächsten Seiten inspirieren lustvoll, wie Schweizer Städte dereinst aussehen könnten – Viel Spass!

Paris (Frankreich)

15 Minuten Stadt

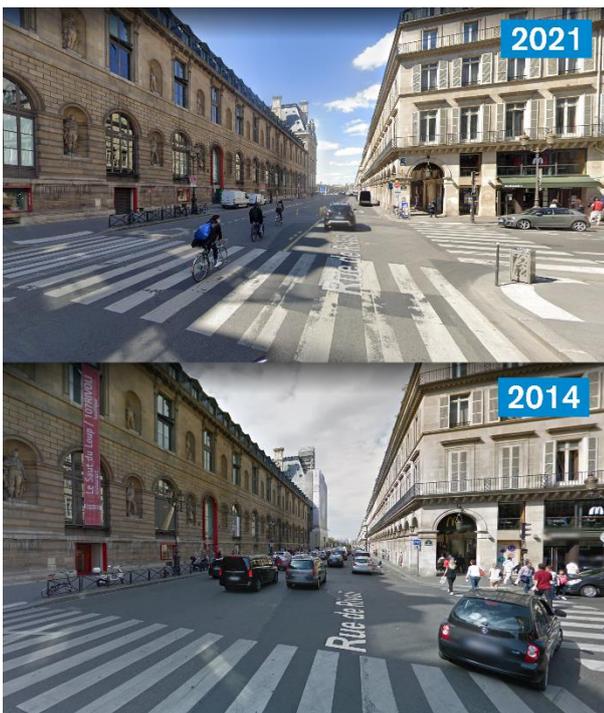
Die Stadtverwaltung von Paris verfolgt seit 2015 eine ambitionierte Politik mit:

- einem sehr starken Ausbau der Veloinfrastruktur von 200 km (2001) auf 1094 km (2021)
- 2015 bis 2020: Investition von 150 Millionen Euro zur Verdoppelung der Länge der Velowege.
- Fussgängerzonen in mehreren Strassen insbesondere der Befreiung der «voies sur berges» (3,3 km am Ufer der Seine) vom Autoverkehr.

2016: Schliessung der Voie Georges-Pompidou für den Autoverkehr (43'000 Autos pro Tag) und Umwandlung zur Flaniermeile, die von knapp 2 Mio. Menschen pro Jahr besucht wurden.

2020: Anstieg des Veloverkehrs um 47% (bis zu + 60% auf einigen Achsen) gegenüber Vorjahr.

2021: Anstieg des Veloverkehrs um 22% gegenüber Vorjahr



Wie geht es weiter?

Bis 2026: Investition von 250 Millionen in die Velopolitik (davon 180 Millionen für Infrastruktur).

Projekte im Rahmen des Fahrradplans 2026

- 180 km Velowege.
- Alle Strassen sollen «velofreundlich» sein.
- Zweirichtungsvelowege, Kreuzungen im «holländischen Stil», Vorrang an Ampeln für Velos, Busse und Tram mit grünen Wellen für Velos.
- 130'000 Abstellplätze für Velos.
- Code de la rue, Schneeräumung der Pisten, Kurse in Grundschulen und für Erwachsene, Entwicklung der Fahrradlogistik (Frachtschiffe, Lieferungen usw.).

Darüber hinaus will die Stadtverwaltung

- Ab 2024 Dieselfahrzeuge und ab 2030 Verbrennungsmotoren verbieten;
- Bis 2026 70'000 oberirdische Parkplätze abbauen.
- Bis 2022 oder 2023 eine verkehrsberuhigte Zone im historischen Kern von Paris (I., II., III. und IV. Arrondissement) und nördlich des Boulevard Saint-Germain (V., VI. und VII. Arrondissement) einführen.
- bis 2030 Investitionen in den ÖV von rund 38.5 Milliarden Euro 200 Kilometer neue U-Bahn-Strecken)
- Fortsetzung ihrer Politik «Paris atmet auf», bei der an Wochenenden oder im Sommer eine grosse Anzahl von Strassen in verschiedenen Stadtvierteln für den Verkehr gesperrt werden.
- Pflanzung von 170'000 Bäumen bis 2026 (davon 156'000 neue Bäume und 14'000 als Ersatz für gefälltte Bäume) und Schaffung von «Stadtwäldern».
- Bis 2030 Umwandlung der Champs-Élysées inkl. Place de la Concorde zu einem extraordinären Garten (Halbierung der Autospuren, Bäume, Fussgängerbereich)

Ziel: 15 Minuten Stadt

Leben, Arbeit, Geschäfte und Dienstleistungen, Gesundheitseinrichtungen, Bildung und Unterhaltung sind überall in der Stadt innerhalb von 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Fahrrad von der eigenen Wohnung aus erreichbar.

Barcelona (Spanien)

Superblocks

Ab 2015 entwickelten Politiker*innen und Stadtplaner*innen unter dem Motto «Lasst uns die Strassen mit Leben füllen!» das Ziel den öffentlichen Raum vom Autoverkehr zurückzuerobern. Kern des neuen Mobilitätsplans ist die «Superblocks» mit einer durchschnittlichen Grösse von 400 x 400m neu zu organisieren.

Innerhalb dieser Blöcke wird der Verkehr beruhigt: Es ist nur «Quell- & Zielverkehr» erlaubt - Fahrten, die ihren Ursprung oder ihr Ziel innerhalb des Superblocks haben, mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 10km/h. Der Durchgangsverkehr umgeht die Superblocks. Es gilt Fussgängervortritt.

Viele opponierten gegen das neue System, Ladeninhaberinnen und -inhaber bangten um ihre Existenz. Nach einer Weile zeigte sich, dass das befürchtete Geschäftssterben ausblieb und die lokale Infrastruktur aus kleineren Läden sogar gestärkt wurde, weil mehr Menschen zu Fuss einkaufen gingen. Inzwischen sind es sechs Superblocks, in denen insgesamt rund 6'000 Menschen wohnen.

Durch die Fussgängerzone werden viele Hektaren Fläche frei, darunter Dutzende von Plätzen, die in Grün-, Kultur- und Sozialflächen umgewidmet werden können.

2020: Ankündigung eines neuen Plans, der 21 neue Strassen im Bezirk Eixample als Superblock organisieren soll, wodurch an den Kreuzungen 21 neue Plätze mit Fussgängervorrang frei werden.

Ziele in den Superblocks:

- 33.4 Hektaren Fussgängerzonen.
- Davon sind 6.6 Hektar Grünflächen.

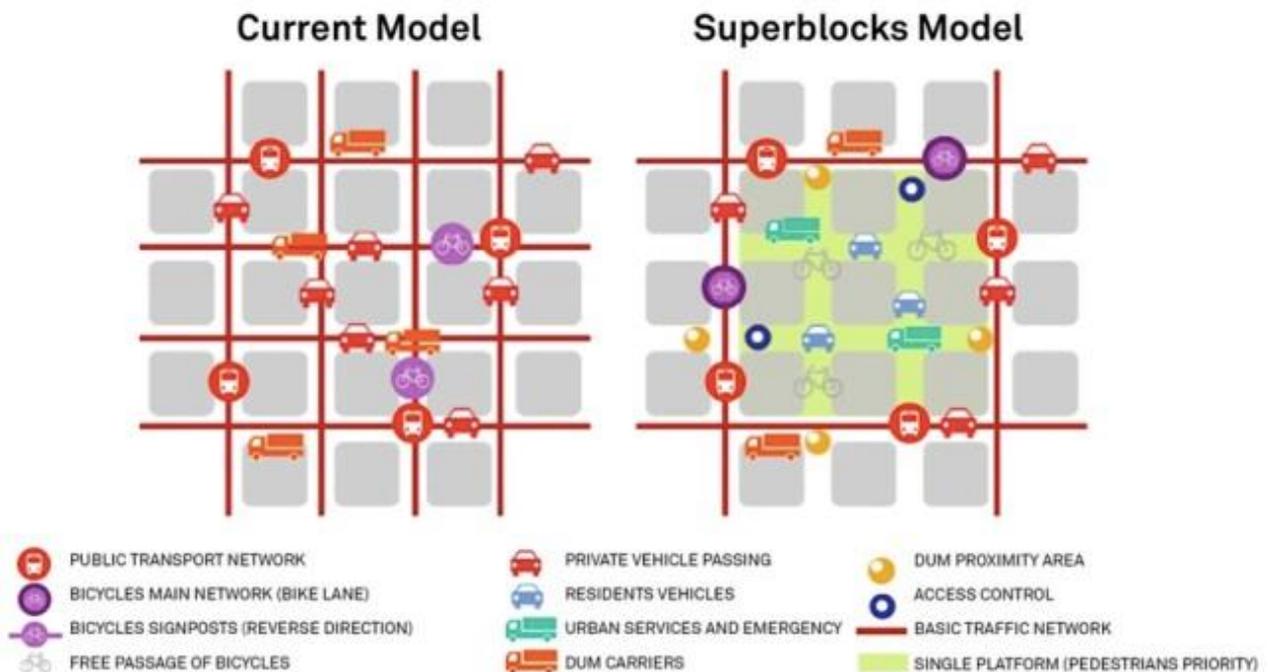
80% der Strassen müssen im Sommer Schatten spenden, wovon mindestens 20% der Oberfläche wasserdurchlässig sein muss. Priorität haben Bereiche für Kinder und ältere Menschen mit Springbrunnen.



Übergeordnetes Ziel: Ganz Barcelona als Superblock organisieren

Das kühne Ziel Barcelonas ist, dass es dereinst 500 «Superilles» sind – wie die Superblocks auf Katalanisch genannt werden. Mehr als 60% der bisher von Autos genutzten Strassen würden so für andere Nutzungen frei und 70% der rund 1,6 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner in Superblocks wohnen. Wenn es Barcelona gelingt, das Mobilitätskonzept vollständig umzusetzen und 500 Superblocks zu errichten, könnte die private Autonutzung gemäss einer Studie von den heutigen 1,19 Millionen Fahrten pro Woche auf 230'000 fallen. Damit würde Barcelona zur ersten Post-Car-Metropole der Welt – einer Grossstadt, in der die meisten Strassen nicht für Autos sind und die meisten Menschen keines haben.

SUPERBLOCKS MODEL



Pontevedra (Spanien)

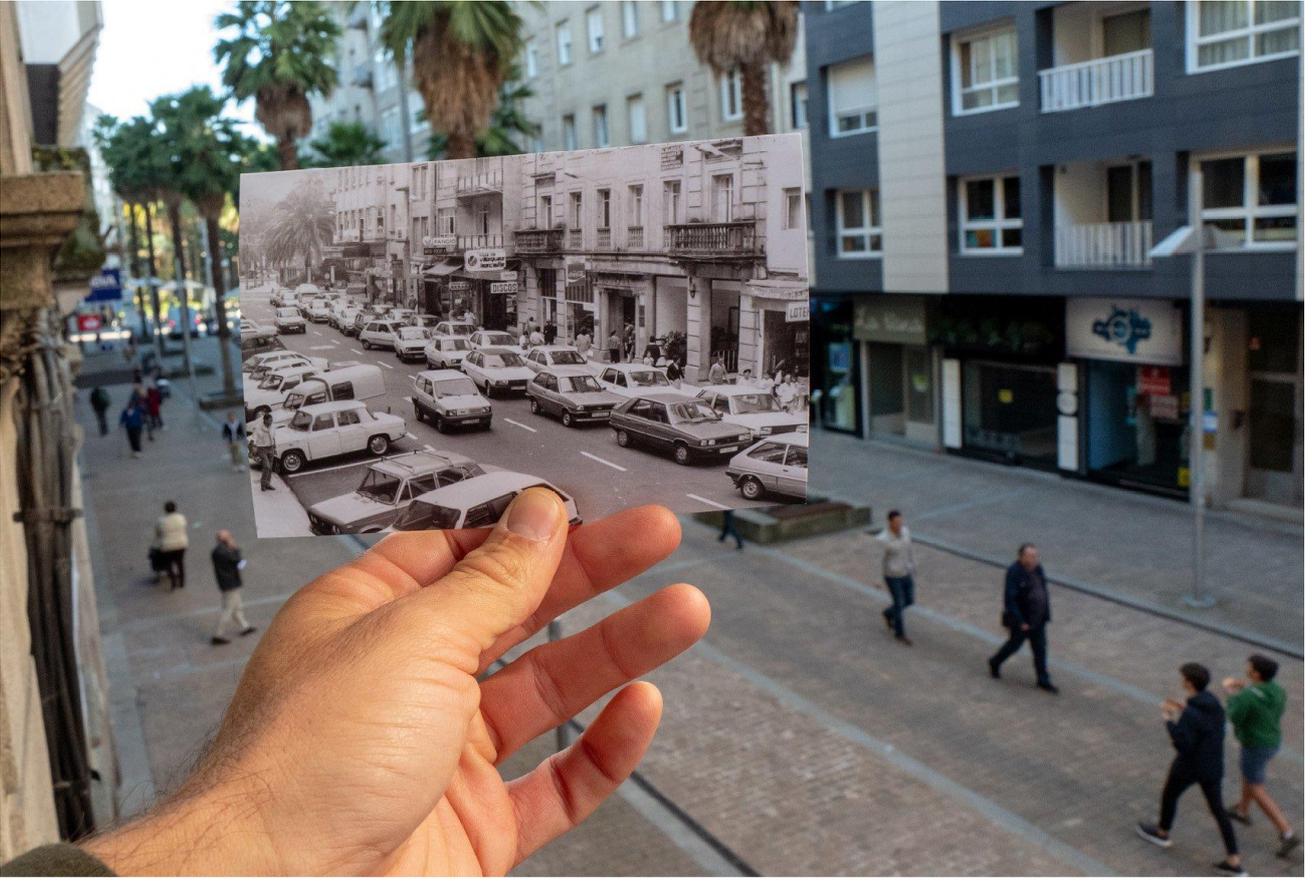
Fussgängerstadt

Die Stadt ist seit über 20 Jahren fast autofrei. 70% der Wege werden zu Fuss zurückgelegt und das Auto wurde praktisch aus dem öffentlichen Raum verbannt. Vorrang gilt für Fussgänger, Velofahrer, öffentliche Verkehrsmittel und erst am Ende für Autos.

- Fussgängerinnen und Fussgänger haben immer Vortritt.
- Verbot des Autodurchgangsverkehrs durch die Innenstadt und Einrichtung von Verkehrsschleifen.
- Verkehrsberuhigung: Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h (mit einigen Strassen, die auf 20 km/h begrenzt sind - Begegnungszone).
- Abschaffung sämtlicher Verkehrssignale in der Stadt – keine Unterscheidung zwischen Trottoirs, Velowegen und Autospuren.
- Aufhebung von Strassenparkplätzen im Stadtzentrum zugunsten von Tiefgaragen (gebührenpflichtig) und Parkplätzen zur Abschreckung (24 Stunden lang kostenlos), die höchstens zehn Gehminuten von der Innenstadt entfernt liegen (Parkkapazität mehr als 13'000 Plätze).
- Bestrafung von «wildem» Parken mit einer Busse in der Höhe von 200 Euro (durch den spanischen Staat festgelegt), der auf 100 Euro reduziert wird, wenn er sofort bezahlt wird.
- Metrominuto-Fussgängerkarte nach dem Vorbild einer U-Bahn-Karte mit Entfernungen und Fahrzeiten: Wird bald auch für Velos erstellt

Neugestaltung des öffentlichen Raums

- Absenkung der Trottoir-Ränder in der Innenstadt für eine barrierefreie Strasse
- Aufstellen von Bänken, Verbesserung der Beleuchtung, Schaffung von Grünflächen und Spielplätzen.
- Verdoppelung des Platzes für Fussgänger*innen in den von Autos befahrenen Strassen nach der Philosophie, dass zwei Personen mit aufgespannten Regenschirmen oder Kinderwagen ungehindert aneinander vorbeigehen können.
- Erhöhte Zebrastreifen.
- Verbesserte universelle Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität.



Nantes (Frankreich)

Tramrenaissance

Die Stadt leitete mit dem Ausbau und der Beschaffung neuer Trams 1985 eine regelrechte Renaissance des Trams ein. In Frankreich haben daraufhin fast 30 Städte neu wieder ein Tramnetz aufgebaut immer weiter ausgebaut. Insbesondere die ersten Niederflurtram, welche Grenoble 1987 bestellte, bescherten dem Tram eine Wiederauferstehung.

Ziele:

- Bis 2026:
 - o 3 neue Tramlinien
 - o 49 neue Trams für 200 Mio. werden von 2023-2025 ausgeliefert
- In 10 bis 15 Jahren sollen statt heute 320'000 Passagiere täglich 630'000 Passagier*innen mit dem Tram unterwegs sein.
- Bis 2027: 70% der Strassen im Grossraum Nantes als Tempo-30-Zone
- Bis 2030: Den Anteil des motorisierten Individualverkehrs von 44% auf 28% senken
- Bis 2030: Erhöhung des Anteils des Velo- und Fussgängerverkehrs um 13 Prozentpunkte

Weitere Massnahmen:

- Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots (Ausbau des Tram, Einrichtung von 9 Chronobus-Linien).
- Verkehrsberuhigte Zone im Stadtzentrum seit 2012.
- Velo-Expressnetz mit Veloschleusen, doppelten Velowegen und eigenen Fahrspuren im Stadtzentrum

Auch in der Schweiz werden Tramliniennetze vielfach weiter ausgebaut (z.B. Zürich, Bern, Genf). Potential für den Aufbau eines Tramnetzes gibt es aber auch in Luzern, St.Gallen oder Winterthur. Lausanne und Lugano sind zumindest partiell daran, zum Tram zurückzukehren.



Montpellier (Frankreich)

Gratis ÖV

Ab 2023 wird die Métropole Montpellier allen Einwohnerinnen und Einwohnern einen «Gratis-Pass» für den öffentlichen Verkehr anbieten.

- Phase 1: September 2020: Kostenlose Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel für Einwohner*innen am Wochenende.
- Phase 2: September 2021, die ganze Woche über kostenlose Fahrten für Jugendliche (-18 Jahre) und Senior*innen (+65 Jahre).
- Phase 3: September 2023, kostenlose Nutzung für alle Einwohner*innen an 7 Tagen in der Woche.

Die Fahrgastzahlen im Strassenbahnnetz sind seit der Einführung des Gratistickets an Wochenenden (Phase 1) im Vergleich zu 2018 um 8-12% in die Höhe geschneilt.

Die Bruttokosten für die kostenlose Nutzung an Wochenenden belaufen sich auf 1.3 Millionen Euro. Diese Summe entspricht den Kosten für die früher geltende Gratisstunde in Parkhäusern, die 1.2 Millionen Euro betrug.

Die Einführung von Phase 2 hat die Fahrgastzahlen in den öffentlichen Verkehrsmitteln angekurbelt: 160'000 Gratis-Pässe wurden in wenigen Wochen ausgestellt! Rund 60% der Nutzer*innen des Gratis-Passes sind neue Nutzende.

Das erklärte Ziel der kostenlosen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist es, die Einwohner MontPELLIERs zu ermutigen, ein umweltfreundliches Verkehrsmittel zu benutzen.

In Trams und Bussen sind die Beziehungen zu Bikesharing-Stationen, Carsharing und Park-and-Ride-Anlagen immer klar gekennzeichnet.

Trams profitieren auf vielen Streckenabschnitten von eigenen Trassen, sodass der öffentliche Nahverkehr nicht im Autoverkehr stecken bleibt.



LES TRANSPORTS EN COMMUN GRATUITS, C'EST PRENDRE SOIN DE NOTRE PLANÈTE.

POUR LES HABITANTS DE LA MÉTROPOLE À CHACUN SON PASS GRATUITÉ :

2020
Gratuit pour tous, le week-end.

2021
Dès le 4^{er} septembre, gratuit pour les -18 ans et +65 ans, tous les jours.

Fin 2023
Gratuit pour tous, tous les jours.

Kopenhagen (Dänemark)

Velostadt

Eine Stadt zum Velofahren

- 49% der Wege zur Arbeit oder zum Studium werden mit dem Velo zurückgelegt
- 1/3 aller Wege werden mit dem Velo zurückgelegt
- 1,44 Millionen km werden täglich mit dem Velo zurückgelegt
- 97% der Kopenhagener*innen sind mit den Bedingungen für das Velofahren zufrieden

Aber nicht nur:

- Längste Fussgängerzone der Welt (Strøget: 3,2 km lang)

Ziele:

- Bis 2025: Erste CO₂-neutrale Hauptstadt der Welt.
- 75% aller Wege werden zu Fuss, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt.



Ghent/Gent (Belgien)

Innenstadt vom Durchgangsverkehr befreit

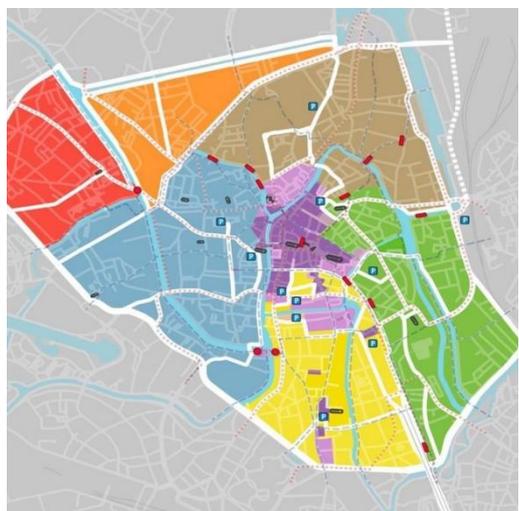
Die Stadt hat 2017 einen neuen Verkehrsplan eingeführt. Um den Durchgangsverkehr durch die Stadt zu vermeiden, müssen Autos, die von einem Stadtteil in einen anderen fahren wollen, die Umgehungsstrasse benutzen. Der Plan führte Einbahnstrassen, Sackgassen und für den Verkehr gesperrte Strassen sowie Fussgänger- und Velostrassen ein.

Veränderungen des Modal Splits

	2012	2020	Ziel 2030
Fussgänger*innen	14%	16%	18%
Velos	22%	30%	35%
ÖV	9%	13%	20%
Autos	55%	41%	27%

Die Medien und die politischen Gegner befürchteten das totale Chaos. Doch der Plan wurde mit einer sehr guten Begleitkommunikation umgesetzt und wurde gleich nach seiner Einführung von einer breiten Bevölkerungsschicht als Mehrwert empfunden. Die politischen Verantwortlichen wurden komfortabel wiedergewählt.

Dieser Mut scheint ansteckend zu sein: Anfang 2020 präsentierte die Stadtregierung von Birmingham, einen «Transport Plan», mit dem die Mobilität der zweitgrössten Stadt Grossbritanniens nach dem Vorbild von Gent radikal umgebaut und das Stadtzentrum weitgehend vom Autoverkehr befreit werden soll.



Brüssel (Belgien)

Zweitgrösste Fussgängerzone Europas

Die Region Brüssel in Belgien setzte in den vergangenen Jahren eine ganze Reihe von Massnahmen zur Förderung der Mobilität als Alternative zum Auto um. Das gesamte Stadtgebiet innerhalb des 8 km langen Petite Ceinture – 52'000 Einwohner und 130'000 Arbeitsplätze auf 4.5 km² - wurde zur Begegnungszone erklärt. Zusätzlich wurden 40 km Velowege angelegt.

Im Anschluss an diese Massnahmen hat die Hauptstadt einen ehrgeizigen regionalen Mobilitätsplan verabschiedet:

- Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h auf 85% des Strassennetzes ab dem 1. Januar 2021 (vorher 60%).
- Ziel: Null Verkehrstote.
- Abschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis 2035.
- Ausbau der Ökomobilität (zu Fuss gehen, Velo fahren, öffentliche Verkehrsmittel).
- Abschaffung von 65'000 Parkplätzen bis 2030.

Mithilfe dieses Plans will die Regierung 130'000 m² öffentlichen Raum - Parks, Terrassen, Spielplätze, gesellige Plätze - der Bevölkerung zurückgeben und so die Lebensqualität der Brüsselerinnen und Brüsseler verbessern. Um dieses Ziel zu erreichen, soll die Nutzung von Privatautos um 24% und der Durchgangsverkehr um 34% reduziert werden.

Prominente Beispiele der Veränderung in den vergangenen Jahren sind:

- Die Umwandlung des Boulevards Anspach von einer 4 Spurigen Autostrasse mit Parkplätzen in eine Fussgängerzone
- Der Abbau der Parkplätze auf der Grand-Place



Oslo (Norwegen)

Verabschiedung von der Autostadt

Oslo ist bislang eine klassische Autostadt. Das soll sich jetzt ändern:

- Bis 2025 soll der Veloverkehr, aktuell bei acht Prozent, mindestens verdoppelt werden.
- 2015 hat Oslo entschieden das Stadtzentrum auf 1.3 Quadratkilometern gleich komplett zur autofreien Zone umzuwandeln.
- Bis Ende 2017 plante Oslo die Aufhebung sämtlicher Strassenparkplätze in der Innenstadt.
- Pakete dürfen bald nur noch per Lastenfahrrad ins Zentrum geliefert werden.

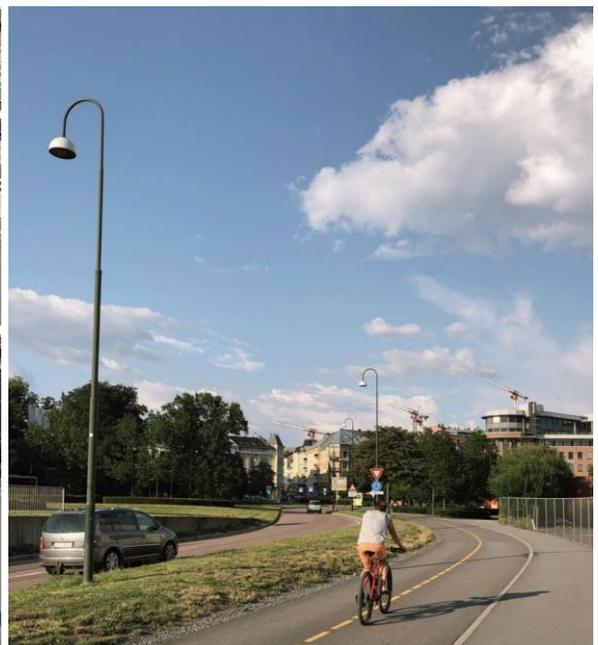
In Oslo wurde auch ein neuer Standard für Velowege definiert: Mindestens 2.20 Meter müssen sie breit sein.

Die Politik hat entschieden 20% weniger Autoverkehr in der Stadt und ein autofreies Zentrum anzustreben. Tram, Metro und Bus müssen ausgebaut und Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Carsharing wird gefördert.

- 60 km neue Velowege in 3-4 Jahren.
- Aufhebung von Parkplätzen für Velowege.

Das Auto hat hier weiter Platz, aber eben viel weniger.

Fussverkehr hat erste Priorität, darauf folgt der Veloverkehr und dann der ÖV.



Utrecht (Niederlanden)

Platz für Menschen statt Autos

Täglich werden 125'000 Fahrten auf dem Velo zurückgelegt, was 60% aller Fahrten entspricht, während 15% mit dem Auto zurückgelegt werden.

Utrecht hat die Autos aus der Stadt verbannt, um Platz für Menschen zu schaffen: Auf Velos und zu Fuss. Die radikalen Entscheide aus der 70er Jahre, die Stadt nicht auf das Auto auszurichten, tragen heute seine Früchte mit der meistfrequentierten Veloachse in den Niederlanden. Folgende Massnahmen werden umgesetzt:

- Strassen werden umgewandelt: Tempo 30, Fahrspuren werden abgebaut, zu Einbahnstrassen oder ganz aufgehoben. Das gibt Platz für Fussgängerinnen und Velofahrer
- autofreies Stadtzentrum.
- Riesiges Velo-Parkhaus mit über 12'000 Plätzen direkt am Hauptbahnhof.
- Verkehrssignal für Velostrassen, das bedeutet, dass Autos Gäste auf der Strasse sind. Velos dürfen nicht überholt werden.
- Velostrassen werden mit speziellem rotem Belag gebaut.
- In Quartieren werden Autos rundherum geführt und Velos können direkt reinfahren.

Eindrückliche Beispiele

- Croeselaan: früher 4 Autospuren – heute viel Platz für Velo und Fussverkehr – keine Autos mehr. Platz für Bäume und Grünflächen.
- Vredenburg: 33'000 Velofahrer*innen pro Tag in einer Stadt mit rund 350'000 Einwohner*innen. Die Strasse wurde umgewandelt und heute sind nur Bus, Velo- und Fussverkehr zugelassen.



Die Massnahmen zeigen Wirkung

- 98% der Haushalte besitzen mindestens ein Velo, und 50% drei oder mehr
- Die Einsparungen durch die Nutzung des Velos werden auf 300 Millionen Euro pro Jahr geschätzt, da die Luftqualität verbessert und die Gesundheitskosten gesenkt werden.
- Demgegenüber stehen Kosten für die Erhaltung und den Bau der Infrastruktur in Höhe von 55 Millionen Euro jährlich. Das heisst, es entsteht ein Nettonutzen von 245 Millionen.
- Das ist noch nicht alles: Die Zahl der Verkehrsunfälle ist seit der Schaffung einer guten Infrastruktur drastisch gesunken.
- Auf Hauptstrassen mit tausenden von Velos jeden Tag ist es still und man hört die Leute sprechen.
- Die Stadt war nicht immer velofreundlich. Die Wende kam in den 1970er Jahren nach einem Volksaufstand, der gegen die stetig steigende Zahl von Autoopfern, insbesondere eine grosse Zahl von Kindern, protestierte.



Schweizer Städte

Es bewegt sich etwas

Basel: 2020 wurde der Kanton mit einer Volksabstimmung verpflichtet, den Verkehr bis 2050 umweltfreundlich, klimaneutral und flächeneffizient abzuwickeln. Der Anteil autofreier Haushalte liegt über 50%.

Bern: Reduktion des MIV von 2010-2015 um 10%. Die Berner Velo-Offensive will den Veloanteil bis 2030 auf 20% erhöhen, das wäre eine grob geschätzte Verdoppelung im Vergleich zu 2010. Der Anteil autofreier Haushalte über 50%.

Genf: Die als Corona-Sofortmassnahme eingerichteten Pop-up Velowege werden teilweise als unbefristete Massnahme weitergeführt. Der vom Staatsrat verabschiedete kantonale Klimaplan zielt darauf ab, den Verkehr bis 2030 im gesamten Kanton um -40% zu reduzieren.

St.Gallen: Im November 2021 wurde der Gegenvorschlag der Stadtklima-Initiativen vom Parlament angenommen. In 10 Jahren müssen 200'000 m² Strassenfläche in Flächen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV bzw. Grünflächen mit Bäumen umgewandelt werden.

Lausanne: Förderung von klimafreundlichen Mobilitätsformen durch Parkplatzabbau, Ausbau Velonetz und Pop-up Velowegen als Corona-Sofortmassnahme. Bis 2030 sollen benzin- und dieselbetriebene Autos aus der Stadt verbannt und der motorisierte Individualverkehr halbiert werden.

Winterthur: Die Anwohnerparkkarte kostet neu 1'000.- Franken und ist damit in etwa kostendeckend. Winterthur will bis spätestens 2040 klimaneutral werden. Der Entscheid ist wegweisend für die Verkehrspolitik. Um das Zwischenziel von max. 1 Tonne Treibhausgasemissionen bis 2033 zu erreichen, braucht es eine Reduktion der Emissionen aus dem Verkehr auf maximal einen Achtel.

Zürich: Die Annahme der Volksinitiative «Sichere Velorouten für Zürich» verpflichtet zur Einrichtung von 50 km autofreier, vortrittsberechtigter Velorouten bis in 10 Jahren. Der Anteil autofreier Haushalte liegt über 50%. Mit der Annahme des kommunalen Richtplans im November 2021 werden Parkplätze im öffentlichen Raum abgebaut und ein durchgehendes Netz von sicheren und autofreien Velorouten, Fussverbindungen mit erhöhter Aufenthaltsqualität sowie 130 neue Grünflächen geschaffen.



Stadtklima

Mit den «Stadtklima-Initiativen» will umverkehR mit der Umwandlung von Strassenfläche zu Gehwegen, Velostreifen oder Busspuren den klimafreundlichen Verkehr fördern. Gleichzeitig wird der CO₂-Ausstoss des Autoverkehrs reduziert. Die Umwandlung von Asphaltwüsten in blumige Grünflächen mit Bäumen schützt die Bevölkerung vor Hitzewellen, die aufgrund der Klimakrise künftig deutlich häufiger werden.

Die Initiativen wurden in Basel, Genf, St. Gallen, Winterthur und Zürich eingereicht. In Bern folgt die Lancierung im Frühling 2022.

www.stadtklima.ch



umverkehR

Kalkbreitestrasse 2

Postfach 8214

8036 Zürich

Tel. 044 242 72 76

info@umverkehr.ch

www.umverkehr.ch

umverkehR
Zukunft inkl.