



Übersicht Umsetzung Städteinitiativen

Stand: 1.1.2016

1. Ausgangslage

Die Gründung der Städtekonferenz Mobilität geht auf Gespräche zwischen mehreren Städten zurück, die alle mit sogenannten «Städteinitiativen» der NGO UmverkehR konfrontiert waren. In St. Gallen, Genf und Zürich wurde das Initiativbegehren angenommen, in Luzern und Basel-Stadt obsiegte ein Gegenvorschlag, in Winterthur wurde die Initiative zugunsten eines Gegenvorschlags zurückgezogen, der dann ohne Abstimmung angenommen wurde.

Ausgehend von den verschiedenen Initiativtexten erarbeiteten die Gründungsmitglieder der Städtekonferenz Mobilität die «Charta für eine nachhaltige städtische Mobilität». Die Charta hält die grundsätzlichen verkehrspolitischen Ziele und Entwicklungsabsichten der 54 unterzeichnenden Städte fest. Die SKM ist für die verantwortlichen Fachleute und Politiker zu einer Austauschplattform für Themen geworden, welche mit der Umsetzung der Charta zusammenhängen. In Städten, wo eine Städteinitiative oder ein entsprechender Gegenvorschlag angenommen wurde, hängt deren Umsetzung mit der Realisierung von Charta-Zielen zusammen.

2. Übersicht zur Umsetzung

Basel-Stadt

In Basel-Stadt wurde die Initiative deutlich abgelehnt, der Gegenvorschlag hingegen mit 54.7% Ja-Stimmen angenommen. Die UmverkehR-Initiative hatte eine Abnahme des motorisierten Individualverkehrs um rund ein Viertel gefordert. Der Gegenvorschlag sieht eine Reduktion des Autoverkehrs auf dem gesamten Strassennetz (exkl. Autobahnen) um 10 Prozent in 10 Jahren vor. Bis 2014 stehen 10 Millionen Franken Fördergelder für den Velo- und Fussverkehr zur Verfügung.

In der Folge zeigte das Monitoring der Umsetzung, dass zwar die Tendenz der Verkehrsentwicklung der Stossrichtung des Gegenvorschlags entspricht, das gesteckte Ziel allerdings kaum im vorgesehenen Zeitrahmen erreicht werden kann. Um die Umsetzung besser zu verankern, erarbeitete die Stadt ein verkehrspolitisches Leitbild. Ein Massnahmenplan zeigt dabei auf, mit welchen Projekten eine bedarfsgerechte, sichere und effiziente Mobilität gewährleistet werden und die Lebensqualität für die Stadtbevölkerung gesteigert werden soll.

Eine nachhaltige städtische Verkehrspolitik basiert gemäss dem Leitbild auf drei wesentlichen Bausteinen: eine dichte Siedlungsstruktur mit einer guten Durchmischung von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen ermöglicht kurze Wege; flächensparende Verkehrsmittel sorgen für einen sparsamen Umgang mit dem knappen städtischen Raum und eine gute Auslastung der bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ermöglicht ein kosteneffizientes Verkehrssystem.

Mit der Zielsetzung, eine gute Erreichbarkeit sicherzustellen, die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dabei Kosteneffizienz sicherzustellen, sind rund 30 Massnahmen geplant.



Konkret heisst dies unter anderem, dass Basel-Stadt die Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren weiterführen und gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der Hauptverkehrsachsen für Autos sicherstellen will. Zudem sind weitere Investitionen in den öffentlichen Verkehr, insbesondere in grenzüberschreitende Tram- und S-Bahn-Linien geplant, genauso wie weitere Massnahmen zur Veloförderung (vgl. Kurzfassung verkehrspolitisches Leitbild).

Zürich

In Zürich wurden sowohl der städtische Gegenvorschlag als auch die Initiative angenommen, in der Stichfrage obsiegte die Initiative hauchdünn. Nun muss der Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehr in den nächsten 10 Jahren um 10 Prozentpunkte erhöht werden. Gefordert ist zudem ein durchgehendes Veloroutennetz entlang der Hauptstrassen. Stadt und Kanton äusserten Zweifel an der Umsetzbarkeit der Initiative.

Die Stadt erarbeitete als Reaktion auf die Initiative das umfangreiche Programm «Stadtverkehr 2025». Kernstück der Umsetzung ist der Aktionsplan mit priorisierten Massnahmen aus den verschiedenen Planungen des Stadtrats wie beispielsweise der «Masterplan Velo» und die «VBZ-Netzentwicklungsstrategie». Diese Massnahmen will die Stadt bis 2025 sukzessive umsetzen. Der Aktionsplan wird laufend aktualisiert und weiterentwickelt.

Dem öffentlichen Verkehr (öV) soll bei der Umsetzung von «Stadtverkehr 2025» eine zentrale Rolle zukommen. Die vollumfängliche Inbetriebnahme der Durchmesserlinie im Dezember 2015 ermöglicht einen Angebotsausbau im S-Bahn- und Fernverkehr. Zugleich ist ein Ausbau der Busnetze mit Schwerpunkten in Oerlikon und Altstetten geplant. Mit der Tramverbindung Hardbrücke wird zudem ein wichtiges Tramprojekt im Zentrumsgebiet Zürich West realisiert.

Mit der Annahme des Gegenvorschlags zur Velo-Initiative hat das Zürcher Stimmvolk am 14. Juni 2015 einen Rahmenkredit von 120 Mio. Franken für Investitionen in das kommunale Veloroutennetz sowie für Velostationen und Abstellplätze genehmigt. Damit sollen in den nächsten rund 20 Jahren weitere Investitionen in die Veloinfrastruktur getätigt werden.

Die stärkere Zusammenarbeit mit dem Gewerbe soll dazu beitragen, innovative Ansätze auch im Bereich der Ver- und Entsorgung anzugehen. Zum Beispiel wird simuliert, wie geeignete Logistikstandorte zum Sammeln und Verteilen auf dem Stadtgebiet eine Verbesserung der Liefer- und Transportleistungen erlauben. Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Förderung der Elektromobilität im Gewerbeverkehr (vgl. Stadtverkehr 2025, Bericht 2014)

Luzern

Die Luzerner Umverkehr-Initiative verlangte, den Anteil des öffentlichen und des Langsamverkehrs in der Stadt Luzern innerhalb zehn Jahren um 10 Prozentpunkte zu erhöhen. Der mit 63.1% Ja-Stimmen angenommene Gegenvorschlag («Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität») verpflichtet den Stadtrat, dafür zu sorgen, dass der aus der Siedlungsentwicklung entstehende Mehrverkehr umweltfreundlich mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fuss- und dem Veloverkehr bewältigt wird und dass der motorisierte Individualverkehr nicht über das Ausmass von 2010 ansteigt.

Die Schlüsselmassnahmen für die Bewältigung dieser Mobilitätsnachfrage sind der Durchgangstiefbahnhof sowie der Bypass mit den Spangen Nord und Süd. Diese werden aber frühestens ab 2035



zur Verfügung stehen. Die Mobilitätsstrategie soll aufzeigen, wie die steigende Mobilitätsnachfrage bis 2035 bewältigt werden kann. Damit die Innenstadt zuverlässig und sicher erreichbar ist, will der Stadtrat auf den vorhandenen Verkehrsflächen zusätzliche Mobilitätskapazitäten bereitstellen: flächeneffiziente Verkehrsarten (öV, Fuss- und Veloverkehr) sollen gezielt gefördert, die nötigen Infrastrukturen bereitgestellt werden. Die Innenstadt wird weitgehend vom motorisierten Durchgangsverkehr befreit. Die Kapazitäten sollen dem wirtschaftlich notwendigen Autoverkehr zur Verfügung stehen (vgl. Mobilitätsstrategie der Stadt Luzern).

Abgestimmt auf die Mobilitätsstrategie soll das Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern aufzeigen, wie die Verkehrssituation und die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums für die Zeitspanne bis zur Verwirklichung der langfristigen Grossprojekte verbessert und für die nahe Zukunft gewährleistet werden kann. Ziel ist, die Kapazität des Gesamtsystems Mobilität bis 2030 um rund 30% zu steigern, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, die Attraktivität des öV und des Velo- und Fussverkehrs zu verbessern, dem notwendigen MIV den benötigten Strassenraum zur Verfügung zu stellen und eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität im Agglomerationszentrum Luzern zu gewährleisten. Die Massnahmen sollen bis 2020 umgesetzt, im bestehenden Strassenraum realisiert und mit den nur begrenzt verfügbaren Mitteln finanzierbar sein (vgl. Gesamtverkehrskonzept Agglomerationszentrum Luzern).

Winterthur

Nach dem Rückzug der Umverkehr-Initiative wurde der indirekte Gegenvorschlag ohne Referendum angenommen. Er sieht die Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr als Richtplanbestandteil vor. Der Anteil von öV und Langsamverkehr soll in der Stadt bis 2025 um 8 Prozentpunkte gesteigert werden, die Umverkehr-Initiative hatte 10 Prozent gefordert. Die Förderung von öV, Fuss- und Veloverkehr wird im Gesetz verankert.

Umgesetzt wird der Gegenvorschlag im Rahmen eines städtischen Gesamtverkehrskonzepts. Dessen Teilstrategie Verkehr macht u.a. Zielvorgaben zum Modalsplit. Angestrebt wird ein Anstieg der Gesamtleistungsfähigkeit des Verkehrssystems bei gleichzeitiger Erhöhung der Transporteffizienz. Auf den Hauptverkehrsachsen soll der öV konsequent priorisiert werden. Mittels baulichen, gestalterischen und betrieblichen Massnahmen sollen «öV-Hochleistungskorridore» entstehen. Für den motorisierten Individualverkehr sollen Steuerungs- und Dosierungsmassnahmen den Verkehrsfluss verbessern. Der Veloverkehr soll verbesserter Veloparkierung, von Veloschnellrouten und dem Ausbau des Velonetzes profitieren (vgl. städtisches Gesamtverkehrskonzept Winterthur).

Genf

Die Arbeiten der Stadt Genf zur Umsetzung des Gesetzes zum Langsamverkehr laufen. Die Bemühungen der Stadt sind allerdings durch die lokalen Voraussetzungen im rechtlichen und administrativen Bereich eingeschränkt. Der Handlungsspielraum ist klein. Zuständig für Verkehr, Parkierung, Lichtsignale und Genehmigung von Baugesuchen ist der Kanton Genf respektive dessen Direktion für Mobilität. Die Stadt Genf entwickelt Projekte zur Verbesserung der Velo- und Fussverkehrsinfrastrukturen und legt diese zur Genehmigung dem Kanton vor.

Zwischen 2012 und 2014 wurden rund 4.5 Kilometer Radwege geschaffen, die Gesamtlänge beträgt heute 116 Kilometer. Mehrere Projekte für Veloinfrastrukturen mussten aufgrund von kantonalem Widerstand aufgegeben werden. Dabei ging es dem Kanton primär darum, die Kapazität für den MIV



auf den betroffenen Verkehrsachsen zu erhalten. Zusätzlich schränkt das Gesetz «H 1 05» die Möglichkeit, im öffentlichen Raum Parkplätze aufzuheben, stark ein. Dies verunmöglicht es gemeinhin, Veloinfrastrukturen auf Kosten von Parkraum zu schaffen. Die Weiterentwicklung des Radwegnetzes wird zunehmend komplexer.

Die Stadt Genf treibt die Schaffung von sicheren Veloabstellanlagen voran. Zwischen 2012 und 2013 wurden 1148 zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen. Im öffentlichen Raum stehen nun 10'433 Abstellplätze exklusiv für Velos zur Verfügung. Alle bieten die Möglichkeit, das Fahrrad anzuketten. 6996 weitere Plätze stehen Velos und Motorrädern zur Verfügung.

Hinsichtlich der Sicherheit von Fussgängerquerungen oder der Ausrichtung von Lichtsignalanlagen auf die Bedürfnisse des Langsamverkehrs kann die Stadt Genf einzig Begehren der Quartiere an die kantonalen Behörden weiterleiten.

2014 mussten verschiedene Veloprojekte aufgrund fehlender finanzieller Mittel aufgeschoben werden. Zugleich beschloss der Gemeinderat (Legislative) einen Kredit von CHF 467'000 für Projektstudien von Veloinfrastrukturen und zur Veloförderung. Im Jahresverlauf hat die Stadt Abklärungen hinsichtlich einer zusammenhängenden, sicheren Radverkehrsinfrastruktur und zur vermehrten Anordnung von Tempo-30- und Fussgängerzonen vorangetrieben. Ende 2014 lagen Projekte für 150 Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs vor. Vier neue Tempo-30-Zonen, Verbesserungen in fünf bestehenden Zonen und mehrere Fussgängerzonen waren in Vorbereitung oder Umsetzung.

St. Gallen

Kernforderung des «Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» ist, dass der motorisierte Individualverkehr nicht weiter zunehmen soll. Das gesamte Verkehrswachstum soll mit öV, Fuss- und Veloverkehr aufgefangen werden. Vom Referenzjahr 2010 auf das Jahr 2014 stieg gesamthaft betrachtet die durchschnittliche Verkehrsbelastung in der Stadt St.Gallen (exkl. Autobahn A1) um 1%. Die Vorgabe des Reglements konnte somit im Jahr 2014 annähernd erfüllt werden.

Entsprechend soll die künftige Umsetzung des Reglements den bisherigen verkehrspolitischen Grundsätzen treu bleiben: Förderung öV, Fuss- und Veloverkehr, Verkehrsberuhigung, Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Diese Stossrichtung hält das «Mobilitätskonzept 2040» fest. Das Mobilitätskonzept fokussiert auf die drei Teilstrategien «Mobilitätsvermeidung», «Mobilitätsgestaltung» und «Mobilitätsmanagement».

Massnahmensseitig werden Elemente aus anderen städtischen Planungen wie Richtplan, Energiekonzept, Agglomerationsprogramm sowie kantonalen Programmen zusammengefasst. Zudem wurden neue respektive ergänzende Massnahmenvorschläge erarbeitet, unter anderem autoarme und autofreie Siedlungen, Velobahnen/Fahrradstrassen, ein Tram oder auch Mobilitätsberatung und Mobilitätsmanagement (vgl. Mobilitätskonzept 2040).

Thun

Die Thuner Städteinitiative wurde im Dezember 2014 mit nur einer Stimme Unterschied vom Parlament überwiesen. Ziel ist es, den Mehrverkehr möglichst mit Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr aufzufangen. Verlangt wird ein Reglement, das die Bevölkerung «vor den negativen Auswirkungen



des Verkehrs schützen» soll. Der Neu- und Ausbau von Hauptverkehrsstrassen in Thun soll nur zulässig sein, wenn sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Der Anteil von ÖV, Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen muss zudem innert 10 Jahren um mindestens 10 Prozent erhöht werden.

Explizit gefordert wird ein attraktives und sicheres Fusswegnetz; einen Ausbau des Busnetzes sowie die Bevorzugung von Bussen an neuralgischen Stellen; durchgängige und direkte Velorouten; die Förderung der kombinierten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.

Der Reglementsentswurf liegt den interessierten Gruppen zur Konsultation vor und soll 2016 dem Parlament vorgelegt werden.

Biel

In Beantwortung der im Dezember 2012 eingereichten Städteinitiative «zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV» erarbeitete der Bieler Gemeinderat zusammen mit dem Initiativkomitee ein «Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs». Der Stadtrat stimmte dem Reglement im Dezember 2014 zu. Die Initiative fordert insbesondere eine Erhöhung der Anteile des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs um 10 % innerhalb von zehn Jahren. Das Reglement formuliert die Zielsetzung nicht als Erhöhung der modalen Anteile des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr, sondern als Begrenzung des motorisierten Verkehrsaufkommens.

Zur Zielerreichung werden im Reglement verschiedene Handlungsfelder definiert. Diese betreffen rechtliche Aspekte, Planungsfragen, bauliche und betriebliche Massnahmen, Beratung, Ausbildung und Öffentlichkeitsarbeit (vgl. Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs).

Baden

Zuletzt lancierte die SP der Stadt Baden eine Städteinitiative. Die Initiative verlangt von der Stadt attraktive Fuss- und Velowege, beruhigte Strassen, entlastete Wohnquartiere und einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr. Die Stadt soll Massnahmen ergreifen, um den Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr auf dem gesamten Stadtgebiet innerhalb von 10 Jahren um 10% zu reduzieren.