

## Medienmitteilung

Bern, 16. Dezember 2022

# Autofreie Zentren sind nicht radikal

**In den europäischen Städten sind autofreie Zentren zunehmend verbreitet. In der Schweiz hapert es mit der Umsetzung, obwohl der verkehrspolitische, gesundheitliche und klimapolitische Nutzen breit anerkannt ist. Die Schweizerische Verkehrsstiftung SVS hat eine Veranstaltung mit Expertinnen und Experten aus Behörden, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft durchgeführt, um das emotionale Thema sachlich und aus verschiedenen Perspektiven zu beleuchten.**

Die Verbreitung autofreier oder autoarmer Zentren schreitet in Europa stetig voran. Das zeigen zahlreiche Beispiele in Metropolen wie Barcelona, Wien oder Paris. Das Konzept ist aber auch kleinstadttauglich, wie im niederländischen Houten. Dort ist das Auto weitgehend verbannt und hat einer funktionierenden Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr Platz gemacht.

In der Schweiz hingegen hapert es mit der Umsetzung, obwohl der verkehrspolitische, gesundheitliche und umweltpolitische Nutzen autofreier oder autoarmer Zonen weitgehend anerkannt ist. Das zeigte auch die Veranstaltung zum Thema «Autofreie Zentren – vernünftig oder radikal?», welche die Schweizerische Verkehrsstiftung SVS mit Expertinnen und Experten aus Behörden, Wirtschaft, Wissenschaft und Gesellschaft durchgeführt hat. Die wichtigsten Erkenntnisse der Veranstaltung:

- Autofreie Zentren bieten Chancen für das Gewerbe, insbesondere für die Gastronomie und den Detailhandel. Ohne Gewerbebetriebe drohen Zentren in ihrer Vielfalt zu verarmen, nicht zuletzt auch wegen der zunehmenden Konkurrenz durch den Online-Handel. Es braucht eine geregelte Zufahrtsmöglichkeit für gewisse Gewerbebranchen (z.B. Produktionsbetriebe, Möbelhandel).
- Die Reduktion des Autoverkehrs darf nicht nur in den Zentren gelöst werden. Vielmehr ist ein flächendeckender Ansatz nötig, damit die Verkehrslast nicht in die Agglomerationen verlagert wird und sich dort verdichtet.
- Für die Umsetzung autofreier/autoarmer Zentren muss das Mobilitätspotenzial der ansässigen Personen befriedigt werden (Wohnen, Arbeit, Gesundheit, Einkaufen, Bildung) – wie es mit sogenannten «15-Minuten-Städten» beispielsweise in Paris angestrebt wird.
- Das Verkehrsverlagerungspotenzial auf flächeneffiziente Verkehrsmittel wie den Fuss- und Veloverkehr oder den öffentlichen Verkehr ist gross in den Kernstädten. Es vermindert sich allerdings je weiter man sich von den Zentren entfernt. Verkehrsdrehscheiben können eine Alternative bieten, müssen aber mit flankierenden Massnahmen (z.B. Gastronomie, Dienstleistungszentren) begleitet werden.
- Im Parkraummanagement besteht oft ein Zielkonflikt der Städte oder Gemeinden zwischen Gebühreneinnahmen mit Parkhäusern oder Parkplätzen und dem Ziel einer Verkehrsreduktion.

Umfassende Eindrücke der Veranstaltung und eine kurze Zusammenfassung finden sich auf der Website der Verkehrsstiftung: [www.verkehrsstiftung.ch](http://www.verkehrsstiftung.ch)

Weitere Informationen:

- Peter Vollmer, Stiftungsratspräsident, 079 318 02 35
- Anders Gautschi, Geschäftsführer, 079 960 11 71