

# Realpolitik, Visionen und ein Porsche

umverkehR nahm im Januar 2014 an der Fachtagung «Städte-Initiativen: Lösung der Probleme oder Ende der Mobilität?» in Basel teil. Co-Präsidentin Yvonne Gilli referierte über die Motive und Erfolge der Initiativen und verteidigte die umverkehR-Ziele in einer lebhaften Podiumsdiskussion. *Philippe Koch*

Seit der letzten Städte-Initiative-Abstimmung sind 30 Monate vergangen. Der Erfolg in Zürich, Anfang September 2011, war die vorerst letzte Bestätigung, dass die umverkehR-Idee den Bedürfnissen der städtischen Bevölkerung nach weniger motorisiertem Verkehr entspricht.

So erfolgreich die Initiativen in den verschiedenen Städten waren, so ungewiss ist derzeit, ob die Stadtregierungen die Umsetzung mit der nötigen Überzeugungskraft und Entschlossenheit angehen, um die Ziele der Initiativen tatsächlich erreichen zu können. Die ersten zaghaften Versuche geben wenig Anlass zur Euphorie (siehe auch Artikel S. 11).

An der Tagung der Schweizerischen Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen (usic) machten die Referate und die Diskussion denn auch klar: Die Städte-Initiativen können zur Lösung der städtischen Verkehrsprobleme nur dann beitragen, wenn die Exekutiven tatsächlich bereit sind, Massnahmen zur Beschränkung des Autoverkehrs umzusetzen. Dies bedingt unpopuläre Entscheidungen, die, wie umverkehR-Co-Präsidentin Yvonne

Gilli in ihrem Referat treffend bemerkte, einige Exekutivmitglieder die Wiederwahl kosten könnte. Der anwesende Basler Regierungsrat Hanspeter Wessels lachte ob dieser Einschätzung zwar zustimmend, aber – wie mir schien – auch etwas gequält auf. Doch der Reihe nach.

## Perspektiven auf die Städte-Initiativen

An der usic-Fachtagung zum Thema Städte-Initiativen vom 16. Januar 2014 stellten sich drei Referenten und eine Referentin der Frage, ob diese die Lösung der Verkehrsprobleme brächten oder das Ende der Mobilität bedeuteten.

Regierungsrat Hanspeter Wessels brachte das Publikum auf den aktuellen Stand in Sachen Umsetzung des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative in Basel: Drei Fachberichte und deren Vergleich liegen vor. Auf dieser Basis arbeitet nun der Regierungsrat in den nächsten Monaten einen Massnahmenplan aus – vierzig Monate nach der Annahme des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative! Die Mühlen der Verwaltung mahlen langsam.

Danach übernahm Yvonne Gilli das Wort

und erläuterte, warum und mit welchen Zielen umverkehR die Städte-Initiativen seinerzeit lancierte. Die Städte seien einerseits am stärksten von Verkehrsproblemen betroffen, könnten andererseits aber auch Modelle für eine neue Verkehrspolitik entwickeln und so eine Wirkung über die Stadtgrenzen hinaus entfalten, so Yvonne Gilli.

Ihr folgte Peter Goetschi, Zentralpräsident des TCS, der sich – wenig überraschend – gegen die Ziele der Städte-Initiativen aussprach. Im abschliessenden Referat erklärte Michael Hermann die politische Geografie, die hinter dem Erfolg der Städte-Initiative steckt und auch dessen Grenzen markiert. Der «Mobilitätsgraben» zwischen Kernstadt und Umland zeige sich nicht nur im Mobilitätsverhalten, sondern auch in der Haltung gegenüber der Verkehrspolitik. «KernstädterInnen nehmen den MIV primär als Verursacher von Immissionen war. Für Suburbaniten hingegen bedeutet das Auto primär ein Zuwachs an Mobilität», erläuterte Hermann.

## Kaum Frauen in der Verkehrsplanung

Die gut besuchte Tagung im Basler Hilton Hotel verdeutlichte einmal mehr, dass der Ingenieurberuf weiterhin vor allem von Männern gewählt wird. Auf rund 45 Männer kamen sechs Frauen, die Referentin eingeschlossen.

Interessant ist die Frage, wie die Strassen in den Städten aussähen und genutzt würden, wären mehr Frauen in die Planung einbezogen. Die Verkehrsplanung ist auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts auf den meist männlichen, vollzeitbeschäftigten Berufspendler ausgerichtet. Frauen – und auch Teilzeit arbeitende Männer – haben andere Bedürfnisse an die städtische Mobilität. Studien zeigen, dass Frauen Verkehrsmittel ausgeprägter als Männer nicht nur für den Arbeitsweg, sondern auch für die Haus- und Versorgungsarbeit nutzen. Die Ausrichtung der Verkehrsplanung an Arbeitsmarkträumen und die schnelle Er-



**Keine Chance:** TCS-Zentralpräsident Goetschi scheint umverkehR-Co-Präsidentin Gilli nicht zu überzeugen

schliessung von Zentren ist zwar auch für Frauen wichtig, berücksichtigt aber nicht die oftmals kurzen, tangentialen Verbindungen, die für die Kombination von Erwerbs-, Haus- und Versorgungsarbeit gebraucht werden. Yvonne Gilli hat in der Diskussion überzeugend auf diesen Punkt aufmerksam gemacht.

## Realpolitik statt Visionen?

Das Podium mit Yvonne Gilli, Peter Goetschi, Michael Hermann sowie Benno Singer von der usic widmete sich dann der Zukunft des Stadtverkehrs. Während Gilli eine integrale Verkehrsplanung forderte, argumentierte Goetschi für mehr Pragmatismus und weniger Ideologie. Tatsächlich, meinte Singer von der usic, seien sachlich-objektive Beurteilungsgrundsätze notwendig, um den Stadtverkehr in nachhaltige Bahnen zu lenken. Realpolitik statt Visionen, lautete also der zwischenzeitliche Tenor des TCS und der IngenieurInnen.

Wortkarg fiel indes die Antwort aus, als der Moderator Dieter Kohler vom SRF Regionaljournal Basel die Frage an Peter Goetschi richtete, ob ein pragmatisches Vorgehen tatsächlich sinnvoll sei, hätten doch pragmatische Lösungen zum heutigen Zustand geführt, der jetzt von allen Seiten beklagt werde. Tatsächlich konstatierte Peter Goetschi am Ende der Debatte, zwar zögerlich und fragend, aber trotzdem eindeutig: «Vielleicht war die Verkehrspolitik in der Vergangenheit zu ideologisch auf die andere Seite.» Welche Funktion haben Visionen in verkehrspolitischen Auseinandersetzungen? Führt der Pragmatismus von heute nicht einfach die Ideologie von gestern «sachlich-objektiv» weiter? Bestimmt nicht die in Stein und Beton gebaute Ideologie von gestern, was heute als pragmatische Lösung gilt? Und gilt dann nicht umgekehrt: Wer heute mehr Pragmatismus verlangt, verteidigt bloss die gestrige Ideologie?

## Porsche am kalten Buffet

Mit diesen Fragen im Kopf versuchte ich mich am Mittagsbuffet zu orientieren. Wahrlich kein leichtes Unterfangen. Die Stehlunchgespräche verliefen dann in unzählige Richtungen und zuweilen auch im Kreis. Doch einiges wurde mir im Austausch mit den Teilnehmenden klar: Mobility Pricing ist das Thema der Stunde, und die Zukunft der Verkehrspolitik liegt in der Agglomeration. Und dann noch dies: Grossrat Roland Lindner (SVP) meinte mir gegenüber spöttisch, aber durchaus freundschaftlich: «Als Urheber der Städte-Initiative fahren Sie wohl keinen Ferrari – dürfen Sie wohl auch nicht, oder!?» Nein, das täte ich nicht, stellte ich nüchtern fest. Ob er selber denn mit einem Ferrari Basels Strassen unsicher mache, fragte ich zurück. «Nein, sicher nicht», antwortete Lindner in leicht empörtem Ton, «mit einem Porsche!».



Yvonne Gilli, Co-Präsidentin von umverkehR, präsentiert die Erfolge der Städte-Initiativen