

## Städteinitiativen – Überblick und Position der usic

Handout zum Fachgruppenanlass:  
„Städteinitiativen – Lösung der Probleme oder Ende der Mobilität?“

Januar 2014

### Ausgangslage

Die auf den Verkehrsbereich fokussierte Umweltorganisation umkehr lancierte im Frühling 2008 mehrere lokale Initiativen zur Entlastung der Städte vom stetig zunehmenden motorisierten Individualverkehr (MIV) und zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität. „Mehr Lebensqualität dank besserer Luft, weniger Lärm und Staus, durchgehenden Velowegnetzen und einem attraktiven ÖV-Angebot“ ist gemäss umkehr das Ziel der sogenannten Städteinitiativen. ÖV, Fuss- und Veloverkehr soll gefördert, eine Kapazitätserhöhung von Haupt- und Hochleistungsstrassen hingegen soll unterbunden werden. Seither wurden die Städteinitiativen mit jeweils leicht unterschiedlichen Zielsetzungen und Ausgestaltungen in St.Gallen, Zürich und Genf angenommen und bereits teilweise umgesetzt. In Winterthur, Luzern und Basel wurden Gegenvorschläge befürwortet. In Thun und Biel wurden Städteinitiativen eingereicht, über die aber noch nicht abgestimmt wurde.

### Die Städteinitiativen im Überblick

#### Luzern

*Abstimmung:* In der Volksabstimmung vom 26.09.10 wurde der Gegenvorschlag angenommen (63% Ja) und die Initiative abgelehnt (46% Ja).

*Kurzfassung Gesetzes-/Initiativtext:* Das Reglement für eine nachhaltige städtische Mobilität enthält eine Strategie für die Gesamtverkehrsentwicklung und für die einzelnen Verkehrsarten Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr sowie motorisierter Individualverkehr.

*Ziel:* Sammlung von Leitsätzen, kein quantitatives Ziel.

#### Basel

*Abstimmung:* In der Volksabstimmung vom 28.11.10 wurde der Gegenvorschlag angenommen (55% Ja) und die Initiative abgelehnt (38% Ja).

*Kurzfassung Gesetzes-/Initiativtext:* Änderung Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) - Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrs-

leistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Streckennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.

*Ziel:* Senkung der Gesamtverkehrsleistung im MIV um 10% gegenüber heute (2010).

#### St.Gallen

*Abstimmung:* In der Volksabstimmung vom 07.03.11 wurde die Initiative angenommen (59% Ja). Es gab keinen Gegenvorschlag.

*Kurzfassung Gesetzes-/Initiativtext:* Die Stadt sorgt für ein attraktives Angebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Stadt ist bestrebt, mit dem Ausbau des Angebots für diese Verkehrsarten das Wachstum des Gesamtverkehrsaufkommens abzudecken. Stichdatum ist der Zeitpunkt der Annahme dieser Initiative.

*Ziel:* Zusätzliches Verkehrswachstum wird über LV oder ÖV abgewickelt.

#### Winterthur

*Abstimmung:* Parlamentsbeschluss vom 18.03.11, kein Referendum. Der Gegenvorschlag wurde angenommen, die Initiative zurückgezogen.

*Kurzfassung Gesetzes-/Initiativtext:* Ergänzung Richtplanteil Verkehr - Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs am Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Stadt Winterthur wird bis 2025 gemäss den Vorgaben des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes, mindestens um 8 Prozentpunkte gegenüber 2005 erhöht.

*Ziel:* Modalsplit Verschiebung zugunsten LV und ÖV (8%).

#### Genf

*Abstimmung:* In der Volksabstimmung vom 15.05.11 wurde die Initiative angenommen (50.3% Ja). Es gab keinen Gegenvorschlag.

*Kurzfassung Gesetzes-/Initiativtext:* Die Städteinitiative strebt eine Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs an und sorgt für die gesetzliche Verankerung der «sanften Mobilität» (mobilité douce). Maximal 8 Jahre nach Verabschiedung des „Plan directeur cantonal du réseau de mobilité douce“ umfasst das Angebot mindestens:

- durchgängiges, direktes und sicheres Velowegnetz
- ausreichende, sichere und geschützte Veloabstellanlagen
- attraktive und sichere Fussverkehrsquerungen, wo nötig mit Inseln.

*Ziel:* Infrastrukturausbau LV, kein quantitatives Ziel.

## Zürich

**Abstimmung:** In der Volksabstimmung vom 04.09.11 wurde die Initiative angenommen (52% Ja). Es gab keinen Gegenvorschlag.

**Kurzfassung Gesetzes-/Initiativtext:** Der prozentuale Anteil des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in der Stadt Zürich soll bis zehn Jahre nach Inkrafttreten von Art 2, ter (neu) um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht werden; massgebend sind dabei die zurückgelegten Wege auf Stadtgebiet bezüglich Gesamtverkehr.

**Ziel:** Modalsplit Verschiebung zugunsten LV und ÖV (10%).

### Haltung der usic

- Die Festlegung und Priorisierung von Ausbauprojekten sowohl der Strasse wie auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs haben streng nach wissenschaftlich-sachlichen Kriterien zu erfolgen.
- Politische Diskussionen sind meistens ideologisch determiniert. Dies erschwert eine Betrachtung nach rein sachlich-objektiven Kriterien. Eine unbegründete Bevorzugung des einen Verkehrsmittels gegenüber einem anderen gilt es in jedem Falle zu vermeiden.
- Verkehrsprobleme im städtischen Bereich sind umfassend und ganzheitlich zu prüfen und zu lösen. Einzelne Verkehrsträger dürfen nicht singulär betrachtet werden, sondern sind im grösseren Verbund mit den anderen Trägern zu würdigen.
- Damit akute Verkehrsprobleme auch in Städten rasch und umfassend angegangen werden können, müssen die rechtlichen Verfahren für die Planung und Realisierung von grossen Infrastrukturvorhaben gekürzt und vereinfacht werden.
- Bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte ist das Verursacherprinzip zu stärken. Höhere Tarife im öffentlichen Verkehr und Road Pricing-Ansätze im Strassenverkehr dürfen keine Tabus sein. Bei der Infrastrukturerichtung ist die Beteiligung Privater zu fördern (PPP).
- Die Ausbildung junger Fachkräfte sowie die Forschung und Lehre in den Ingenieurwissenschaften sind zu stärken und zu fördern.
- Die Ingenieure und Planer spielen bei der Bewältigung der Herausforderungen eine zentrale Rolle und sind deshalb von Beginn an in die Konzeption und Umsetzung einzubeziehen.

## Rolle der Ingenieurinnen und Ingenieure

Auf dem Weg zur Bewältigung der grossen Herausforderungen im Bereich der Mobilität sind das unabhängige Fachwissen, das fundierte Know-how und die ausgezeichneten Organisations- und Koordinationskompetenzen der Planerinnen und Planer unerlässlich. Umso wichtiger ist es, dass die Ingenieurinnen und Ingenieure von Beginn weg in die strategische Planung einbezogen werden. Die usic-Mitgliedsunternehmen sind bereit, ihren unabhängigen, fachlichen Beitrag an die nachhaltige Entwicklung der Verkehrsinfrastrukturen zu leisten.

### Die usic

Die usic vereint 430 Mitglieder mit insgesamt 930 Ingenieur- und Planungsbüros in der ganzen Schweiz mit insgesamt über 11'000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Die usic-Unternehmungen generieren einen jährlichen Bruttoumsatz von über CHF 2 Mrd., was ungefähr einem Anteil von 40% am gesamten ingenieurrelevanten Ausgabenanteil im Baubereich entspricht. Damit steuern die usic-Mitgliedsunternehmen mit ihrer Tätigkeit rund einen Drittel der gesamten Ausgaben im Baubereich der Schweiz bei.

[www.usic.ch](http://www.usic.ch)  
[www.ingenieure-gestalten-die-schweiz.ch](http://www.ingenieure-gestalten-die-schweiz.ch)

### Kontakt:

**Dr. Mario Marti, Geschäftsführer**  
Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmen usic  
Effingerstrasse 1, PF 6916, 3001 Bern  
Tel. 031 970 08 88  
[mario.marti@usic.ch](mailto:mario.marti@usic.ch)



@usic\_ch



[www.facebook.com/usic.ch](http://www.facebook.com/usic.ch)  
[www.facebook.com/k.ING.usic](http://www.facebook.com/k.ING.usic)