Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation GS-UVEK

Generalsekretariat UVEK
Presse- und Informationsdienst

Sperrfrist: 26. August 2010

Im urbanen Raum entfaltet sich der freie Geist

Städtetag 2010, Bundesrat Moritz Leuenberger

Zürich, 26.08.2010

Dieser Text wurde für den Schweizerischen Städtetag verfasst.

Meine Damen und Herren

Wir stehen alle noch ganz im Bann des Schwingerfestes und mancher ist überzeugt: Da liegen unsere Wurzeln, im Sägemehl der ländlichen Bräuche. Wir von der Stadt sind erst später dazugekommen. Ich erlaube mir deshalb zu Beginn einen Blick zurück ins Schweizer Mittelalter, genauer, auf die Rolle der Schweizer Städte im ausgehenden Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Er lohnt sich. Denn anders, als uns der zählebige Mythos vom eidgenössischen Bauern-, Hirten- und Schwingervolk glauben machen könnte, ist die Schweiz eine der ersten urbanen Regionen Mitteleuropas. Unser Land ist schon im ausgehenden Mittelalter regelrecht übersät mit Städten, die an allen Verkehrsknotenpunkten entstehen und wachsen. Schon damals lebten also, wie heute, sehr viel mehr Menschen in den Städten als auf dem Land. Diese „urbane“ Erfolgsgeschichte hatte mehrere Gründe:

- mehr Freiheit (Stadtluft machte den Zuwanderer zwar nicht ganz frei, verschaffte ihm aber doch viele Freiheiten in der Lebensgestaltung und auch mehr persönliche Rechte),
- mehr Komfort,
- mehr wirtschaftliche Entfaltung,
- Orte der Kultur.

Seit dem 14. Jahrhundert sind die Städte also die politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentren der Schweiz, und die Schweiz ist ein Land voller Städte. Diese waren und sind immer Vorreiter für neue Lebensformen und der Ort, wo es diejenigen hinzieht, die nicht ganz der gängigen Norm entsprechen (man denke an alle Arten von Glaubensflüchtlingen, später das Konkubinat oder an gleichgeschlechtliche Paare).

So werden sie zu einem Ort, wo sich Randgruppen bilden und soziale Probleme konzentrieren. Das führt zu:

- teilweiser Ausgrenzung (massive Judenpogrome, v.a. im 15. Jahrhundert),

- teilweiser Suche nach Lösungen, die bahnbrechend sind: Frauenhäuser, Prostitution, Bettlerordnungen, usw.

Die Städte waren also immer Orte, wo sich staatliche Sozialpolitik bildete, während die Menschen auf dem Lande die soziale Kontrolle durch die Dorfgemeinschaften erlebten.

Städte tragen die Schweiz kulturell und wirtschaftlich

Städte trugen und tragen das Land auch wirtschaftlich. Vor allem mit der Industrialisierung und definitiv nach dem Bau der Eisenbahnen werden sie zu den absoluten Wirtschaftszentren der Schweiz. Rund um die Industrie siedeln sich Finanzdienstleistungen und spezialisierte Berufe an.

Auch die politische Macht konzentriert sich ab dem ausgehenden Mittelalter in den Städten:

Bern, Zürich, Genf und andere beherrschen als Stadtstaaten riesige Gebiete.

Die politische Macht dieser Städte wird erst nach der französischen Revolution, in der Helvetik, beschnitten. Die Kantone übernehmen diese Rolle, die Städte verlieren an politischer Autonomie. Mit der modernen Bundesverfassung erhalten die Kantone definitiv ihr heutiges, grosses politisches Gewicht.

Diese Konkurrenz und dieses Kräftemessen zwischen Städten und Kantonen haben sich bis heute gehalten:

- Auseinandersetzungen in den Kantonsregierungen waren immer mehr vom Konflikt zwischen Stadt und Land geprägt als von der jeweiligen parteipolitischen Zusammensetzung.
- Die Einführung der Tripartiten Konferenz zu Beginn meiner Amtszeit als Bundesrat war eine eigentliche Zangengeburt.

Und doch: die Städte bleiben trotz der politischen Einschränkungen die absoluten wirtschaftlichen und kulturellen Zentren. Sie sind es heute mehr denn je. Von 10 Franken werden mehr als 8 in den Städten verdient. Und wer grosses Theater geniessen will, muss in die Stadt fahren.

Städte prägen die nationale Politik

Und auch die nationale Politik wurde und wird weiterhin in vielen Fällen in den Städten entwickelt und zwar deswegen, weil die Städte neue Phänomene anziehen, die dann in ihrer Summe zu Poblemen werden:

- Drogenpolitik (Platzspitz, Dreisäulenprinzip, Heroinabgabe, Spritzenabgabe)
- Die Städte ziehen Verkehr an und müssen ihn dann wieder beruhigen: Verkehrspolitik (Beruhigung der Quartiere, siehe „Schwellen-Ruedi“, Tempo-30-Zonen, neu Begegnungszonen, wo alle Verkehrsteilnehmer die gleichen Rechte haben)
- Die Städte ziehen Jugendliche an, die Freiräume suchen: Jugendpolitik (Jugendzentren, aber auch Jugendunruhen)
- Sozialpolitik (Sozialzentren, Emilie Lieberherr)
- Liberalisierung der Gastronomie
- Kulturpolitik, Theater, Opernhäuser - und das kann dann auch heissen Opernhauskravalle.

Diese politischen Schritte sind immer der Versuch, konkrete Probleme zu lösen, die sich in den Städten mit ihrer grossen Zentrumsfunktion konzentrieren: der Verkehr, Drogen, Obdachlose, Randständige, Vergnügungssüchtige. Viele von ihnen kommen vom Land, denn alle Wege führen in die Stadt.

- Beispiel Drogenpolitik: Die Probleme haben sich auch deshalb derart in Zürich konzentriert, weil die Mobilität in den letzten Jahrzehnten immens gewachsen ist. Es ist heute kein Problem für Junkies aus Süddeutschland, dem Tessin oder der Innerschweiz, kurz in die Stadt Zürich zu fahren, um sich ihren „Stoff“ zu besorgen.

Diese unglaublich gewachsene Mobilität, das stetig grösser werdende Angebot im öffentlichen Verkehr, die Beschleunigung, die immer kürzeren Reisezeiten, gibt auch vielen Menschen die Möglichkeit, auf dem Land zu wohnen und in der Stadt zu arbeiten. Die Kantone Thurgau, Aargau, Zug, Luzern oder Schaffhausen sind allesamt zu wirtschaftlichen „Vororten“ von Zürich geworden. Den klassischen Lebensmittelpunkt des Einzelnen gibt es nicht mehr. Der moderne Mensch arbeitet in der Stadt, trainiert im Fitnessclub im Industriequartier, kauft auf dem Heimweg das Gemüse direkt auf dem Bauernhof ein und schläft in einer Gemeinde, die jedes Jahr etwas periurbaner wird, weil immer mehr Einwohner in die nächste Wirtschaftsmetropole pendeln. Diogenes lebte, schlief und arbeitete noch in einer Tonne. Wir dagegen sind zu Alltagsnomaden geworden – ständig on the road oder on the rail.

Das hat Folgen: die stetig wachsende Nachfrage nach Mobilität hat zu einem starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs geführt, der immer höhere Kosten verursacht. Gleichzeitig ziehen viele gute Steuerzahler aus den Städten weg. Die Arbeitsdistanz, welche Arbeitnehmer auf sich zu nehmen bereit sind, wird immer grösser, weil die Miet- und Landpreise in den Agglomerationen stetig steigen. So ziehen die Menschen immer weiter

weg, um bezahlbaren Wohnraum zu finden und die viel beschworene Ruhe. Die S-Bahn im Raum Zürich hat einen Mehrwert geschaffen, der von der öffentlichen Hand nicht abgeschöpft werden kann. Die Mieten in der Stadt sind ins Unermessliche gestiegen, doch die Gewinne werden von Privaten einkassiert.

Die Folge dieser Entwicklung: die Agglomeration wird immer grösser, das Mittelland irgendwann zu einer einzigen grossen Agglomeration, die Zersiedelung des Mittellandes schreitet ungebremst voran.

Mit der Mobilität wachsen die Agglomerationen

Lassen Sie mich einen kurzen Exkurs zur Verkehrspolitik machen.

Die Zunahme des Pendlerverkehrs hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten sämtliche Prognosen bei weitem übertroffen. Nur der stete Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Verkehrsberuhigung in den Quartieren haben den totalen Kollaps und stundenlange Staus verhindert.

Diesen Weg müssen wir weiter gehen: mit dem eigens geschaffenen Infrastrukturfonds haben wir ein stabiles Instrument für den weiteren Ausbau des Agglomerationsverkehrs. Aber: es gibt viel mehr Gesuche als Geld.

Das zeigt: obwohl der Bund die jeweiligen Agglomerationsprojekte nur zu etwa einem Drittel finanziert, hat er sehr viele nachhaltige Verkehrsprojekte angestossen. Die Zusammenarbeit des Bundes mit den Städten funktioniert in diesem Bereich hervorragend. Die Städte haben auch sonst politisch wieder an Bedeutung gewonnen. Dies war auch möglich, weil es mit der Tripartiten Agglomerationskonferenz eine institutionalisierten Austausch gibt und einen Städteartikel in der Bundesverfassung.

Bei der Mobilität stellt sich allerdings die Frage: Kann das ewig so weitergehen? Hat die Mobilität Grenzen? Kann die Zersiedelung ewig so voranschreiten?

Die Antwort ist: nein! Die Bundesverfassung gebietet einen haushälterischen Umgang mit dem Land. In diesem Zusammenhang sind alle gefordert: Bund, Kantone und Gemeinden. Wir arbeiten zurzeit an einer Revision des Raumplanungsgesetzes, und auch bei den Projekten, die für die Agglomerationsprogramme ausgewählt werden, sind raumplanerische Aspekte (die Qualität nach innen) mitentscheidend.

Es braucht eine kreative, nachhaltige Mobilität

Sollen wir die Mobilität einschränken? Auch hier ist die Antwort: nein! Sich bewegen ist der

Sinn des Lebens, Mobilität ist ein Grundrecht. Aber wir müssen sinnvolle Antworten finden. Im Hinblick auf die Städte speziell:

- Der Langsamverkehr hat ein riesiges, noch kaum genutztes Potenzial. Wer einmal in Kopenhagen oder Amsterdam war, weiss das: dort ist das Velo der König der Strasse, dem die ganze Planung angepasst wird. Entsprechend fahren sehr viele Leute Velo. Bei uns ist dieser Anteil noch klein. Dabei sind ein Fünftel aller Auto- und Tramfahrten in der Schweiz kürzer als 1 km (also Fussdistanz), 50 bzw. 80 Prozent sind kürzer als 5 Kilometer (also Velodistanz). Aber nur 5 Prozent aller Strecken werden zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Dieser Anteil könnte massiv erhöht werden:
    - Mit mehr und sichereren Velo- und Fusswegen
    - mit Begegnungszonen, in denen Velofahrer und Fussgänger die gleichen Rechte haben wie Automobilisten
    - mit Mietvelo-Netzen in den Städten
    - mit Ladestationen für E-Bikes (heute sind schon 30‘000 von ihnen unterwegs); der Möglichkeit, diese im Zug zu transportieren und auch gleich aufzuladen.
    - und anderen Massnahmen

  Dafür müssten wir allerdings:

    - mehr Geld für Planung und Bau dieser Infrastrukturen reservieren (und wir sollten sie daher mit Vorteil nicht ständig Langsamverkehr nennen, sondern andere Begriffe finden)
    - die Strassenbaugesetze anpassen
    - die entsprechenden Netze auch in die kantonalen Richtpläne aufnehmen
    - einen noch grösseren Teil der Mittel in den Aggloprogrammen für die Velofahrer und Fussgänger reservieren
    - den BV-Artikel zu Wander- und Fusswegen zu einem Artikel finden, der dann aber nicht Langsam-Verkehrs-Artikel heissen sollte.

Welcher Begriff für Langsamverkehr? Dieser Begriff ist ja eine Beleidigung für alle, die mit dem Velo an den Autokolonnen (der nicht nur Langsam-, sondern Stehverkehr ist) vorbeirauschen und in der Stadt zu den ganz Schnellen gehören. Auf französisch spricht man von „mobilité douce“. „Süsse Mobilität“ wäre allerdings auch wieder missverständlich und weist auf ein Problem hin, mit dem sich Zürich am Sihlquai besonders befassen muss. „Sanfte Mobilität“ wäre wohl besser, denn sanft kann ja auch der Schnelle sein – sanft zum Klima, zum Beispiel.

Mit dem Programm VeloMobil haben wir einen Anfang gemacht, aber es braucht noch viel mehr. Auch in den Städten. Aber es kommt: in der französischen Schweiz gibt es schon überall dichte Netze von Mietvelos. Die ersten Erfahrungen sind positiv. Hier kommen also, wieder einmal, ganz wichtige Impulse aus den Städten. Zwar auch als Reaktion auf Probleme (Stau, schlechte Luft, Klimawandel), aber auch kreativ und innovativ. Wir müssen nicht zusätzliche Strassen bauen, sondern die Mobilität nachhaltig organisieren.

- Road Pricing: Mit Versuchen können wir wichtige Erfahrungen sammeln. Und wir verfolgen solche Projekte im Ausland (Holland) aufmerksam.
- Mobility pricing. Daran arbeiten wir. Die Idee ist, den Verkehr optimal auf die bestehenden Netze zu verteilen.
- Andere Arbeitszeitmodelle: in Holland schliesst der Staat Verträge mit grossen Firmen ab, diese flexibilisieren die Arbeitszeiten, erhalten dafür Vergünstigungen. So werden die Pendlerströme besser verteilt. Wir müssen diesen interessanten Ansatz im Auge behalten.
- Telearbeit: kommt immer mehr. Je teurer die Mobilität wird, desto attraktiver wird sie. Es gibt viele Studien, die besagen, dass zu Hause produktiver gearbeitet wird. Es ist also auch betriebswirtschaftlich sinnvoll. Und es schont die Umwelt.
- Verdichtetes Bauen und damit Aufwertung des städtischen Lebensraumes. Dafür müssen vor allem die Bauvorschriften angepasst und entsprechende Projekte gefördert werden.

Die ländliche Schweiz ist ein Mythos

Obwohl die Städte in fast allen Bereichen den Takt angeben, wird das glückliche Landleben noch heute in einem Masse verherrlicht, das an Verlogenheit grenzt. Das Schweizer Fernsehen vernachlässigt zum Beispiel in seinen Informations- und Unterhaltungssendungen die Städte und Agglomerationen. Die Begründung der Unterhaltungschefin: die Fernsehzuschauer möchten am Feierabend lieber intakte Landschaften und sympathische Landsleute sehen als den Stau vor dem Gubristtunnel. Gut, sie heisst ja auch „Am Garten“. Und wir schliessen daraus: auf dem Land leben die Sympathischen, in der Stadt die Unsympathischen.

Das greift natürlich zu kurz, zeigt aber etwas auf: Wir alle pflegen im Kopf noch immer das Bild einer ländlichen Schweiz, die aus vielen kleinen, warmen, autonomen kleinen Dörfern besteht und in freier Natur lebt. Als ich als Bundesrat kandidierte, musste ich beweisen, dass auch ich melken kann. Dabei leben drei von vier Schweizern in städtischen Agglomerationen

– und zwar schon seit Jahrhunderten. Dieser Gegensatz von gelebter, städtischer Wirklichkeit und dem Bild einer Schweiz, die primär von der Sehnsucht nach tiefblauen Seen, Alpenwiesen und pittoresken Bergdörfern besteht, lebt in uns allen. Initiativen zum Schutz der Alpen oder der Moore werden in den Städten mit riesigen Mehrheiten angenommen. Dabei drohen sie, sich ins eigene Fleisch zu schneiden: Die Alpenschutzinitiative schützt zu Recht die Menschen in den Alpen vor den Auswüchsen des Verkehrs. Aber warum nur die Menschen in den Alpen? In den Agglomerationen werden ungleich viel mehr Menschen von Verkehr belästigt und geschädigt.

Würde auch eine Initiative zum Schutz des städtischen Lebensraumes angenommen? Es wäre höchste Zeit.

Urbanität ist mehr als vernetzte Infrastrukturen

Es wäre auch ein Bekenntnis zur Urbanität und zum Wissen darum, dass sich die Zukunft immer in den Städten abspielt. Die Reformation, moderne Bildungseinrichtungen, der Humanismus, all dies bildete sich stets in Städten. Denn in den Städten wird gelesen und nicht nur geklettert. Hier finden denkende Menschen die Freiräume und die Vernetzung, die sie brauchen. Lenin wirkte nicht zufällig aus Zürich und eben nicht aus Hinterfultigen (wobei er und Trotzki immerhin in Zimmerwald waren, wie ich zugeben muss, aber das ist ja praktisch ein Vorort von Bern). Hier gibt es Messen, Märkte und Zuwanderung. Urbanität ist eben mehr als vernetzte Infrastrukturen auf dichtem Raum, Urbanität ist ein Bekenntnis zu einem offenen Geist. Ein Blick auf die Abstimmungskarte zeigt, wo zum Beispiel Offenheit auch gegenüber der EU herrscht. Auf diese Offenheit ist die Schweiz in den nächsten Jahren angewiesen, wenn sie sich behaupten will.

Sie wird sich behaupten, dank den Städten.