

# «Es gibt Formen von urbanem Denken, die überheblich wirken»

Für seine verkehrspolitischen Forderungen hat Städteverbandspräsident Anders Stokholm harsche Kritik einstecken müssen. Im Gespräch mit Daniel Gerny und Marc Tribelhorn verteidigt er Tempo 30 und erklärt, woher das Negativ-Image der Städte kommt

Herr Stokholm, als Präsident des Städteverbands haben Sie als Erstes Tempo 30 in allen Siedlungsgebieten gefordert. Ist die Provokation gelungen? Wieso soll das eine Provokation sein?

Halten Sie die Forderung für realistisch? Ja, sie ist sehr ernst gemeint. Seit das Schweizer Stimmvolk 2013 das Raumplanungsgesetz angenommen hat, stehen alle Städte unter einem enormem Verdichtungsdruck: Immer mehr Menschen wohnen, arbeiten und konsumieren im gleichen Gebiet. Das wirkt sich direkt auf die Lebensqualität aus und führt zum Beispiel zu mehr Lärm. Temporeduktionen sind eine wirkungsvolle und günstige Massnahme, um Gegensteuer zu geben. Übrigens auch aus Sicherheitsgründen.

Das mag in Wohnquartieren sinnvoll sein. Der Städteverband fordert Tempo 30 aber auch auf den Hauptverkehrsachsen. Wir fordern vor allem einen Paradigmenwechsel: Heute gilt auf Durchgangsstrassen standardmässig Tempo 50. Es ist für die Städte unendlich aufwendig, auf solchen Strassen Tempo 30 einzuführen, selbst in den Innenstädten. Die Bewilligungsverfahren dauern Jahre. Deshalb wollen wir das Prinzip umkehren: Im Siedlungsgebiet, also dort, wo die Menschen wohnen und arbeiten, gilt grundsätzlich Tempo 30. Und dort, wo dies nicht sinnvoll ist, soll man von der Norm abweichen und Tempo 50 oder sogar 60 zulassen.

Die Elektromobilität nimmt zu, und es gibt Flüsterbeläge. Damit ist das Lärmproblem doch locker zu lösen. Nein. Elektroautos sind ein Teil der Lösung, aber vor allem bei der Klimafrage. Sie sind nur bei geringer Ge-



Anders Stokholm  
Präsident des  
Schweizerischen  
Städteverbandes

schwindigkeit leiser. Ab Tempo 30, bei schweren Autos bereits ab Tempo 20, ist das Rollgeräusch dominant und der Motorenlärm nicht mehr entscheidend. Und die Elektrifizierung des Verkehrs dauert noch eine Weile. Flüsterbeläge sind an gewissen Orten sinnvoll. Doch sie sind extrem teuer, weil sie aufwendiger im Unterhalt sind und häufiger erneuert werden müssen. Eigentlich wären die Kosten ein klassisch bürgerliches Argument. Nun soll plötzlich die teurere Lösung die bessere sein?

Studien zeigen, dass mit Tempo 30 auch der öffentliche Verkehr heruntergebremsert wird. Zudem entstehen Mehrkosten, weil mehr Busse eingesetzt werden müssen, um den ÖV-Takt einzuhalten. Tempo 30 ist für mich kein Dogma. Dort wo der öffentliche Verkehr beeinträchtigt wird, muss man Lösungen finden, etwa die Bevorzugung bei Ampeln. Oft sind Staus in den Zentren für Tram und Busse aber das grössere Problem als Tempo 30 – vor allem in den Stosszeiten.

Die Forderung nach Tempo 30 hat Ihnen einen Shitstorm eingetragen. Von «intellektuellem Dünnpfiff» war die Rede. Damit kann ich umgehen. Vor 25 Jahren habe ich als erster Pfarrer in der Ostschweiz ein homosexuelles Paar getraut. Was meinen Sie, welche Empörungswelle das auslöste? Am Telefon wünschten mich Anrufer in die Hölle. Und doch war der Schritt richtig, heute ist die Ehe für alle gesetzlich verankert. Deshalb bin ich auch jetzt gelassen: Man kann zwar versuchen, mich in eine ideologische Ecke zu stellen. Aber ich bin kein ideologisch

denkender Mensch. Ich muss nicht Prinzipientreue um jeden Preis beweisen.

Tempo 30 ist allerdings eine klassisch linke, oft ideologisch motivierte Forderung. Zweifelnd Sie nie daran, ob die FDP die richtige Partei sei für Sie? Nein. Für mich ist Tempo 30 kein Selbstzweck, sondern ein Mittel, um die Lebensqualität in den Städten zu erhalten. Als man das vor 20 Jahren auf Quartierstrassen einführte, war das Geschrei gross. Heute will es niemand mehr missen. Von den Heckenschützen in meiner Partei bin ich enttäuscht: Sie würden sich besser mit unserer Forderung auseinandersetzen, statt mich via Medien zu schubladisieren.

Ihre Partei, der Freisinn, tut sich schwer in den Städten. Woran liegt es? Die FDP muss vor allem in den grossen Städten agiler und weitsichtiger werden. Ein Beispiel: Ich war früher Gemeindeammann von Eschensch. Damals fand ich, die Landpolitik könne man klassisch-liberal dem Markt überlassen. Als Stadtpräsident hingegen muss ich eine aktive Liegenschaftspolitik betreiben. Wieso? Weil sogar in Frauenfeld die Gentrifizierung ein Thema ist. Und weil wir weiter die Möglichkeit haben wollen, Gewerbe und Industrie auf dem Stadtgebiet anzusiedeln. Das ist freisinnige Politik: pragmatische, zukunftsgerichtete Lösungen. Und wer vorwärtsgeht, muss etwas hinter sich lassen. Dazu gehören Positionen, die früher richtig waren, aber heute nicht mehr.

Zum Beispiel? Die Linken kämpfen seit langem für den Abbau von Parkplätzen in den Innenstädten, die Bürgerlichen stemmen sich mit dem gleichen Eifer dagegen. Wenn der Parkplatzerhalt zum Daseinszweck wird, dann ist, wenn schon, dies ideologischer Dünnpfiff. Wieso keine Lösung mit Augenmass? Unser FDP-Fraktionschef in Frauenfeld, ein Gewerbler, brachte es einmal auf den Punkt: «Ich bin nicht dagegen, wenn Parkplätze in der Altstadt aufgehoben werden. Aber nur, wenn die Nutzung der dadurch frei werdenden Flächen in ihrer Gesamtwirkung auch besser wird.»

Die Städte sind seit einiger Zeit ein Politikum. Vor allem die SVP sieht sie als Zentren der Bevormundung und schießt gegen die «links-grünen Schmarotzerstädte». Wie nehmen Sie das wahr? Da wird etwas zum grossen Thema stilisiert, das gar kein grosses Problem ist. Die Landbevölkerung schätzt die Angebote der Stadt – und umgekehrt. In der Schweiz sind die Grenzen zwischen Stadt, Agglomeration und Land sowieso fließend: Mein Heimatort ist Zürich, ich lebte in kleinen Schweizer Gemeinden, heute wohne ich in der 25 000-Seelen-Stadt Frauenfeld. Und das angebliche Schmarotzertum der Städte ist schlicht faktenwidrig, die Finanzflüsse sind eindeutig. Den Stadt-Land-Graben, der von der SVP heraufbeschworen wird, sehe ich jedenfalls nicht. Aber solche Stereotypisierungen gehören zum Politmarketing.

Tatsache ist aber, dass sich die Landbevölkerung mitunter benachteiligt sieht: Die Städter würden ihr immer mehr diktieren, wie sie zu leben hätte, so die Klage. Der Wolfsschutz und die Zweitwohnungsinitiative sind Paradebeispiele – oder eben: Tempo 30. Es stimmt, dass einige Abstimmungen so interpretiert wurden. Das weckt Ressentiments. Umgekehrt gab es auch Vorlagen, die durch die ländliche Schweiz entschieden wurden, entgegen den Präferenzen der Städte. Aber ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass sich das Land übergangen fühlt.

Eine interessante Aussage als oberster Städtevertreter. Wie kommen Sie darauf? Manche Einwohnerinnen und Einwohner grösserer Städte sind sich selbst genug und



Anders Stokholm und der Städteverband möchten Tempo 30 in Städten auch auf Hauptverkehrsstrassen.

STEFAN KAISER / LZM

«Die fehlende Wertschätzung für die städtischen Zentren ist ein spezifisch schweizerisches Thema.»

## Einst Pfarrer und Journalist

dgy./tri. · Seit August 2022 präsidiert der Freisinnige Anders Stokholm den Schweizerischen Städteverband. Der 56-Jährige mit dänischen Wurzeln ist Frauenfelder Stadtpräsident. Er studierte in Zürich Theologie und war in den 1990er Jahren Pfarrer, bevor er sich zum Journalisten ausbilden liess. Zur Politik kam er als Gemeindeammann der Thurgauer Gemeinde Eschensch.

demonstrieren das auch gerne. Als seien die Städter gar nicht auf das Land angewiesen, als hätten sie mit dem Ländlichen gar nichts zu tun. Es gibt Formen von urbanem Denken, die überheblich wirken.

Können Sie das konkretisieren? Ich erinnere mich an eine Sitzung bei einem Hilfswerk, bei der es ums Fundraising ging. Wir sprachen über die Kuchenverkäufe, was auf dem Land noch immer eine wichtige Einnahmequelle ist. Da meldete sich ein Teilnehmer aus einer grossen Stadt und sagte in abschätzigem Ton: «Die Zeiten dieser Chüechli-Verkäufe sind doch längst vorbei.» Diese Art, für die ganze Schweiz definieren zu wollen, was angeblich zeitgemäss ist, wird auf dem Land als arrogant wahrgenommen.

Sie haben einmal gesagt, die Städte hätten ein Imageproblem. Es fehle eine wirkmächtige Erzählung, ein Mythos. Davon bin ich überzeugt. Meine Eltern stammten aus Dänemark, und ich lebte einige Jahre im Ausland. Die fehlende Wertschätzung für die städtischen Zentren ist ein spezifisch schweizerisches Thema. In der Erzählung der Eidgenossenschaft ist das Ländlich-Bäuerliche überpräsent. Es ist bis heute identitätsstiftend. Die grosse historische Leistung der Städte als Wirtschaftsmotoren und Zentren von Kultur und Innovation kommt kaum vor.

Wollen Sie einen neuen Geschichtsmythos schaffen? Das wäre vermessend. Aber wir können am Selbstverständnis der Städte arbeiten. Wir müssen unsere Leistungen für die ganze Schweiz besser kommunizieren. Wir müssen besser lobbyieren und uns besser vernetzen, damit wir gehört werden.

Das könnte schwierig werden. Viel zu reden gab, dass im neu zusammengesetzten Bundesrat das städtische Element fehlt. Zwei Bundesrätinnen kommen aus Wil und aus Brig. Beide Städte sind Mitglieder unseres Verbandes. So dramatisch ist die Lage also nicht.

Weder Wil noch Brig sind besonders grosse Städte. Richtig, es sind derzeit keine Grossstädter im Bundesrat vertreten, was bedauerlich ist. Aber im internationalen Vergleich haben auch Zürich, Genf und Basel eine überschaubare Grösse. Ich glaube auch nicht, dass urbanes Denken davon abhängt, ob man in einer Stadt wohnt oder

nicht. Aus Sicht des Städteverbandes ist die Herkunft der Bundesräte also nicht entscheidend. Wichtig ist, dass der Bund die Bedürfnisse der Städte und Agglomerationen berücksichtigt – so wie dies in der Bundesverfassung steht.

Und? Sind Sie zufrieden? In der Pandemie zeigten sich die Defizite exemplarisch. Da bezogen der Bund und die Kantone die Städte viel zu wenig ein. Es wurden Massnahmen beschlossen, die sich dort schlicht nicht durchsetzen liessen, etwa die Maskenpflicht an belebten Orten in Innenstädten. Wir mussten sehr darum kämpfen, bis wir gehört wurden.

Hat man aus dem damaligen Krisenmanagement etwas gelernt für heute, etwa für die drohende Strommangellage? Nicht wirklich, ich gebe Ihnen ein Beispiel: Wenn die Elektrizität knapp wird, sieht der Krisenplan des Bundes Stromabschaltungen vor. Gewisse Pumpen in der städtischen Kanalisation springen aber nicht mehr von alleine an, wenn man den Strom nach einem Unterbruch wieder einschaltet. Das war beim Bund offenbar niemandem bewusst – und hätte im Ernstfall schwerwiegende Folgen. Es braucht das Know-how und die Sichtweise der Städte. Mehr denn je.

Was wäre politisch zu tun? Zwei Drittel der Bevölkerung leben inzwischen in städtischen Gebieten. Das widerspiegelt sich im Bundesparlament nicht. Es braucht dort dringender mehr gewichtige städtische Stimmen. Das bedingt aber auch, dass Mitglieder von städtischen Exekutiven gleichzeitig Bundesparlamentarier sein können. In vielen Städten sind solche Doppelmandate heute nicht erlaubt. Damit schwächen sich die Städte selbst.

Das Übergewicht der ländlichen Schweiz zeigt sich auch im Ständerat: Die Landkantone Uri, Schwyz, Nidwalden, Obwalden, Glarus sowie Appenzell Inner- und Aargau zählen zusammen 400 000 Einwohner – so viele wie die Stadt Zürich –, halten aber zehn Ständeratssitze. Anpassungen sind unausweichlich. Und es gab ja bereits Vorschläge für eine Ständekammer. Ich persönlich finde das eine gute Idee. Aber eine Umsetzung ist kurzfristig leider unrealistisch. Eine solche institutionelle Reform macht man nicht von heute auf morgen. Das ist eine Generationenaufgabe.