

TA-P 7/2004 d

Bericht eines Mitwirkungsverfahrens

publifocus Road Pricing

www.ta-swiss.ch

a r e

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal da vias (UVIAS)

Technologiefolgen-Abschätzung (TA - Technology Assessment) hat zum Ziel, die möglichen Folgen einer neuen Technologie umfassend und unter verschiedenen Standpunkten darzustellen sowie politische Optionen zu entwickeln.

TA-SWISS, das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung ist dem Schweizerischen Wissenschafts- und Technologierat angegliedert und richtet seine Aktivitäten vor allem auf Technologiefelder und -anwendungen, die im Mittelpunkt der öffentlichen Diskussion stehen oder stehen werden.

Gegenwärtig sind dies insbesondere die thematischen Schwerpunkte „Biotechnologie und Medizin“, „Informationsgesellschaft“ sowie „Mobile Gesellschaft“. In diesen Themenbereichen erstellt TA-SWISS Studien auf wissenschaftlicher Basis. Ausserdem wendet es sogenannte partizipative Verfahren an, welche es ermöglichen, die breite Bevölkerung an technologiepolitischen Diskussionen zu beteiligen.

Als partizipative Verfahren gelten hauptsächlich PubliForen, publifocus und PubliTalk. Die Publikationsreihe „TA-Partizipation“ (TA-P) enthält die Ergebnisse von Mitwirkungsverfahren, die im Rahmen von TA-SWISS durchgeführt wurden.

Die materielle Verantwortung für den Bericht liegt bei TA-SWISS.

Text und Redaktion:

Dr. Lucienne Rey, Bern und Erfurt.

Herausgeber TA-SWISS
Zentrum für Technologiefolgen-
Abschätzung
Birkenweg 61
CH-3003 Bern

Telefon +41 (0) 31 322 99 63
Fax +41 (0) 31 323 36 59
E-Mail ta@swtr.admin.ch
Internet www.ta-swiss.ch

ISBN 3-908174-19-8

Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung
beim Schweizerischen Wissenschafts- und Technologierat
Centre d'évaluation des choix technologiques
auprès du Conseil suisse de la science et de la technologie
Centro per la valutazione delle scelte tecnologiche
presso il Consiglio svizzero della scienza e della tecnologia
Centre for Technology Assessment
at the Swiss Science and Technology Council



publifocus

Road Pricing

Ein Spiel mit dem kleinsten gemeinsamen Nenner

Lucienne Rey



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Swiss Federal Roads Authority (FEDRO)

a r e
.....

Bundesamt für Raumentwicklung
Office fédéral du développement territorial
Ufficio federale dello sviluppo territoriale
Federal Office for Spatial Development

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Zusammenfassung | 5 |
| 1 Hintergrund und Vorgeschichte des <i>publifocus</i> | 7 |
| 1.1 Road Pricing als Massnahme der Verkehrslenkung | 7 |
| 1.2 Wer in der Schweiz über Road Pricing diskutiert | 7 |
| 1.4 Organisatoren und Begleitgruppe des <i>publifocus</i> Road Pricing | 8 |
| 2 Der <i>publifocus</i> als Methode, um die Meinungsvielfalt zu erfassen | 10 |
| 2.1 Wahl der Gesprächsgruppen, Vorbereitung der Diskussionen | 10 |
| 2.2 Die Stärken der <i>publifocus</i> -Methode | 11 |
| 2.3 ... und ihre Schwächen | 12 |
| 2.4 Die Kunst der Moderation | 12 |
| 2.5 Anmerkungen zur verwendeten Terminologie | 13 |
| 3 An der detaillierten Ausgestaltung scheiden sich die Geister: die Diskussionsgruppen im Überblick | 14 |
| 3.1 Gründe, die zur Teilnahme am <i>publifocus</i> bewogen haben | 14 |
| 3.2 Die gelebte Mobilitätserfahrung als Diskussionsbasis | 15 |
| 4 Wo Einigkeit herrscht... | 17 |
| 4.1 „Den Verkehr regeln muss man“ | 17 |
| 4.2 Datenschutz ist kein spezifisches Problem von Road Pricing | 17 |
| 5 ... und wo sich die Ansichten unterscheiden | 19 |
| 5.1 Einwände gegen Road Pricing | 19 |
| 5.2 Was für Road Pricing spricht | 21 |
| 5.3 Bedingungen und Vorbehalte | 23 |
| 5.4 Ziele und Formen der Ausgestaltung von Road Pricing | 23 |
| 5.5 Alternativen zu Road Pricing | 25 |
| 6 Gerechtigkeit und Freiheit: Zentrale Konzepte, unterschiedlich definiert | 26 |
| 7 Der kleinste gemeinsame Nenner oder: absehbare Konfliktfelder | 28 |
| 7.1 Weniger Verkehr oder ungehinderte Fahrt? | 28 |
| 7.2 Umweltschutz durch Verzicht oder durch technische Optimierung? | 29 |
| 7.3 Mehr Mittel für Verkehrsprojekte oder Begrenzung staatlicher Einnahmelust? | 29 |
| 7.4 Road Pricing – oder alternative Instrumente? | 30 |
| 7.5 Regionaler oder nationaler Ansatz? | 30 |
| 8 Der <i>publifocus</i> „Road Pricing“ in der nachträglichen Beurteilung | 31 |
| 8.1 Die Frage nach der Ausgewogenheit, gewisse Kritik an Doppelspurigkeiten | 31 |
| 8.2 Was verkehrspolitische Fragen aufwirft | 31 |
| 8.3 Sprachliche Fallstricke | 32 |
| 9 Anhang | 33 |
| 9.1 Die sechs Diskussionsrunden im Überblick | 33 |
| 9.2 Kennzahlen zu den einzelnen Diskussionsrunden | 33 |
| 9.3 Auswertung der eingegangenen Fragebögen | 34 |
| 9.4 Analyseraster der <i>publifocus</i> -Gesprächsrunden: Zusammenstellung der Argumente | 36 |
| 9.5 <i>publifocus</i> -Gesprächsleitfaden: Checkliste der zu stellenden Fragen | 49 |
| 9.6 Beteiligte Personen und Institutionen | 51 |

Zusammenfassung

Angesichts der stetig zunehmenden Mobilität sind Instrumente gefragt, die ihre negativen Auswirkungen wie Staus, Umweltbelastung, überfüllte Strassenbahnen oder Züge und Ähnliches zu mindern vermögen. Im Ausland für den privaten Personenverkehr bereits erprobt ist das Road Pricing – eine fahrleistungsabhängig Abgabe, die etwa auf besonders stark frequentierten Achsen oder zu Stosszeiten erhoben wird.

Um zu erfahren, wie Bürgerinnen und Bürger in der Schweiz das Instrument des Road Pricing einschätzen, führten das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung TA-SWISS, das Bundesamt für Raumentwicklung ARE und das Bundesamt für Strasse ASTRA einen *publifocus* durch: an sechs Abenden erhielten je rund 15, nach unterschiedlichen Kriterien ausgewählte, BürgerInnen aus der deutschen oder der französischen Schweiz Gelegenheit, ihre grundsätzliche Haltung zu den neuen Strassenbenutzungsabgaben darzulegen und zu begründen.

Einigung schwer zu erzielen

Die in den sechs Gesprächsrunden geführten Diskussionen legen den Schluss nahe, dass Road Pricing erhebliches Konfliktpotenzial birgt. Teilnehmende mit Wohnsitz in der Stadt beurteilen die neue Abgabe tendenziell positiver als BewohnerInnen aus der Agglomeration. Und in den Gruppen aus der Romandie stösst das Instrument des Road Pricing auf deutlich mehr Vorbehalte als in jenen aus der deutschen Schweiz.

Befürworterinnen und Gegner der neuartigen Strassenbeiträge fanden sich in sämtlichen Diskussionsgruppen. Allerdings unterschieden sich die Mehrheitsverhältnisse, und oft nahmen jene Personen, die von der jeweiligen Mehrzahl abweichende Ansichten vertraten, eine isolierte Position ein.

Mit nachdrücklicher Ablehnung trat den neuen Benützungsgebühren namentlich jene Gesprächsgruppe entgegen, die aus Einwohnerinnen und Einwohnern der Agglomeration Genf bestand. In den übrigen fünf Diskussionsrunden fand Road Pricing mehr oder weniger zahlreiche VerfechterInnen. Allerdings knüpften auch sie ihre Akzeptanz der neuen Abgabe an so viele (und mitunter gegensätzliche) Bedingungen, dass eine Einigung sogar in ihren Reihen schwer zu erzielen sein dürfte.

Klare Zielsetzung, Transparenz, Kostenneutralität als mehrheitsfähige Anliegen

Bevor über die Einführung von Road Pricing befunden werden kann, muss klar sein, welche Ziele damit angestrebt werden. Soll es dazu dienen, Staus zu beseitigen und den Verkehr flüssiger zu gestalten? Will man damit Einnahmen erzielen? Oder soll es primär darauf abzielen, die Umweltbelastung zu mindern? Erst, wenn sie wüssten, wozu das Instrument eingesetzt werden sollte, seien sie in der Lage zu sagen, ob sie es begrüßten oder nicht, fanden die meisten Diskussionsteilnehmerinnen und –teilnehmer.

Road Pricing sollte nach Ansicht der *publifocus*-TeilnehmerInnen ausserdem transparent ausgestaltet sein: wofür die zusätzlichen Mittel eingesetzt werden sollen, ist vorgängig festzulegen und klar zu kommunizieren. Regionale Projekte, zum Beispiel die Förderung des öffentlichen Verkehrs in einer bestimmten Agglomeration, entsprechen dem Kriterium der Transparenz und Nachvollziehbarkeit besser als Vorhaben auf nationaler Ebene, wo die finanziellen Mittel aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger in undurchsichtigen Kanälen zu versickern drohen.

Für etliche Teilnehmende war es ein Anliegen, dass sich mit der neuen Strassenbenutzungsgebühr die Staatsquote insgesamt nicht erhöhen sollte. Sie könnten einem Road Pricing nur zustimmen, wenn dafür an anderer Stelle Gebühren gesenkt würden – „Kostenneutralität“ war in diesem Zusammenhang ein wiederholt vorgebrachtes Anliegen. Für eine kostenneutrale Ausgestaltung sprechen sich sowohl marktwirtschaftlich argumentierende Personen aus als auch solche, die sich aus umweltpolitischen Gründen dafür aussprechen, die variablen Kosten des Privatverkehrs gegenüber den fixen anzuheben, weil dadurch ein sparsamer Einsatz des privaten Autos honoriert wird.

Schliesslich stiessen ökologische und weltanschauliche Argumente, die zu Gunsten von Road Pricing vorgebracht wurden, in den beiden Genfer Gruppen auf besonders grosse Skepsis. Dies Gesprächsrunden aus der Romandie unterschieden sich in diesem Punkt in ihrer Argumentation stark von den Stellungnahmen, die in den deutschsprachigen Diskussionen vorgebracht wurden. Dies legt die Vermutung nahe, dass bei einer allfälligen nationalen Auseinandersetzung mit Road Pricing das Phänomen des sogenannten „Röstigrabens“ einmal mehr in Erscheinung treten könnte.

1 Hintergrund und Vorgeschichte des *publifocus*

Die Mobilität auf Strasse und Schiene nimmt kontinuierlich zu. Wurden im Jahr 1985 auf den Schweizer Strassen insgesamt noch etwa 70'000 Millionen Personenkilometer zurück gelegt, waren es im Jahr 2000 gut 14 Prozent mehr, nämlich über 80'000 Millionen. Und wenn das bisherige Wachstum anhält, rechnen Fachleute, dass sich der motorisierte Individualverkehr bis ins Jahr 2020 um weitere 16 bis 31 Prozent steigern wird. Auch mit der Eisenbahn werden immer mehr Kilometer zurück gelegt, und die transportierte Gütermenge steigt ebenfalls weiter an.

Die Folgen dieser Entwicklung: die Strassen sind zunehmend durch kilometerlange Staus verstopft, das Gedränge in Strassenbahnen und Zügen nimmt zu. Doch so dringend es ist, die Verkehrsprobleme zu lösen, so uneinig ist man sich in Kreisen der Politik und unter Interessensvertretungen in der Frage, mit welchen Instrumenten den Missständen am besten beizukommen sei.

1.1 Road Pricing als Massnahme der Verkehrslenkung

Seit einigen Jahren ist Road Pricing als Massnahme der Verkehrslenkung und der Finanzbeschaffung in den Fokus von VerkehrsplanerInnen und PolitikerInnen gerückt. Man versteht darunter die Erhebung von Abgaben, um damit die Verkehrsnachfrage zu beeinflussen oder um Finanzmittel für Mobilitätsprojekte zu beschaffen.

Verschiedene Länder versuchen, die Verkehrsspitzen in ihren Agglomerationen mittels Road Pricing zu brechen. Jüngstes Beispiel ist London, das seit Februar 2003 für jede Fahrt in die Kernstadt eine Maut von umgerechnet etwa sFr. 12.- erhebt. Doch auch in der Schweiz stösst das Instrument zunehmend auf Interesse.

Die schweizerische Bundesverfassung hält allerdings fest, dass die Benutzung von Strassen grundsätzlich gebührenfrei ist. Im Unterschied zum Ausland kann sich die Schweiz die Benützung ihrer Fahrwege also nicht ohne weiteres entgelten lassen. Auch die Autobahnvignette und die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) konnten nur eingeführt werden, nachdem auf Grund von Volksabstimmungen eigens entsprechende Gesetze erlassen worden waren.

1.2 Wer in der Schweiz über Road Pricing diskutiert

Im zuständigen Departement des Bundes UVEK ist das Wirkungspotenzial von Road Pricing unbestritten. In seinem Leitbild zur Strassenverkehrstelematik bescheinigt das Departement dem Road Pricing, eines der wirkungsvollsten Instrumente zu sein, um den Verkehr zu beeinflussen. Noch steht aber nicht fest, ob die fahrleistungsabhängige Gebühr dereinst Teil der Strassenverkehrstelematik-Strategie des UVEK werden soll; diese Frage liesse sich wohl erst entscheiden, nachdem Pilotversuche Aufschluss über technische Schwierigkeiten und Akzeptanz der Massnahme gegeben hätten.

Auch in der Politik ist Road Pricing ein Thema. Der damalige Wirtschaftsminister Pascal Couchepin dachte bereits im Sommer 2001 laut über die Möglichkeit nach, den Strassenzoll einzuführen, um die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen zu entschärfen. Mit diesem Vorschlag konterte er die Empfehlung der Expertengruppe „Finanzierung des Agglomerationsverkehrs“ un-

ter Ständerat Bieri. Dieses Gremium hatte vorgeschlagen, die Mineralölsteuer um 5 Rappen pro Liter zu erhöhen, um damit Verkehrsprojekte in den städtischen Ballungsgebieten zu finanzieren. Die Fachleute kamen ausserdem zum Schluss, eine Zweckerweiterung der Mineralölsteuer wäre aus finanziellen und technischen Gründen dem Instrument des Road Pricing vorzuziehen. Allerdings solle dieses als längerfristige Option offen gehalten werden.

Schliesslich setzt sich auch die Wissenschaft mit der Möglichkeit auseinander, zeitgerechte Strassenzölle zu erheben. Eine Studie des Zentrums für Technologiefolgen-Abschätzung TA-SWISS qualifiziert Road Pricing als wirksames Instrument, um mit telematischen Mitteln die vorhandene Strasseninfrastruktur besser auszunützen. Ausserdem sollen im Rahmen einer Studie der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI), die zurzeit in Arbeit ist, verschiedene Modelle des Road Pricing auf Autobahnen und in Stadtregionen für die Schweiz konkretisiert werden¹. Des weiteren beschäftigt sich das Centre de compétence en urbistiquie de Martigny (CREM) im Rahmen einer Dissertation mit Road Pricing.

1.3 Die Debatte fördern

Bei den Expertendebatten um Road Pricing bleibt die Öffentlichkeit bis jetzt weitgehend aussen vor und erfährt allenfalls durch die Berichterstattung der Medien, welche verkehrsplanerischen Instrumente bei den Verantwortlichen in Politik, Verwaltung und Wissenschaft gerade hoch im Kurs stehen.

Verschiedene Fachpersonen sind sich indes einig, dass es sich bei der Mobilität weniger um ein wissenschaftliches, als vielmehr um ein politisches Problem handelt². Umso mehr gewinnen demnach Haltung und Meinung der BürgerInnen an Bedeutung. Heiner Monheim, Professor für angewandte Geografie an der Universität Trier, verweist darauf, dass in der Politik immer noch vom „Autovolk“ ausgegangen wird, dieses Bild aber längst überholt sei³. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), führt aus, dass die Frage nach der Art und Weise der Befriedigung unserer Mobilitätsbedürfnisse letztlich nur von der Gesellschaft beantwortet werden kann, „oder noch genauer: von jedem von uns ganz persönlich“⁴. So gesehen liegt es nahe, dass TA-SWISS mit dem partizipativen Verfahren des *publifocus* die öffentliche Debatte zu Road Pricing anregen will.

1.4 Organisatoren und Begleitgruppe des *publifocus* Road Pricing

Finanziert wurde der *publifocus* von TA-SWISS, dem Bundesamt für Raumentwicklung ARE und dem Bundesamt für Strassen ASTRA.

1 SVI 2001/523; Arbeitsbeginn Mitte 2003, Auskunftsperson: Benno Singer, Emch+Berger AG, Bern und Zürich

2 vgl. z.B. Pierre-Alain Rumley anlässlich der TA-SWISS LA Klausurtagung vom 11. April 2003 oder Podiumsteilnehmer anlässlich der TA-SWISS Tagung „Osterstau ohne Ende“ vom 15.4.2003.

3 Anlässlich der TA-SWISS LA Klausurtagung vom 10./11. April 2003 in Ipsach.

4 Anlässlich der Ersten Mobilitätskonferenz Schweiz vom 21. Mai 2003 in Zürich-Kloten.

Das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung (TA-SWISS) ist ein Beratungsorgan des Parlamentes, welches administrativ dem schweizerischen Wissenschafts- und Technologierat angegliedert ist. Es erarbeitet interdisziplinäre Studien, welche die Vorteile und die Risiken neuer Technologien ausleuchten. TA-SWISS setzt sich auch ein für den Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen der breiten Öffentlichkeit, den politischen Entscheidungstragenden und den Fachleuten aus der Wissenschaft. Hierfür entwickelt und verwendet es verschiedene Verfahren der Mitwirkung (partizipative Verfahren).

Die Trägerschaft des
publifocus

Das ARE ist das Kompetenzzentrum des Bundes für alle Fragen der räumlichen Entwicklung und der Verkehrsordination. Es erarbeitet entsprechende Grundlagen und Konzepte, stimmt raum- und verkehrswirksame Vorhaben aufeinander ab, führt die raumplanerische Zusammenarbeit mit den Kantonen (z.B. kantonale Richtplanung), betreut die Dossiers „Alpenkonvention“ und „Nachhaltigkeit“ und engagiert sich für die Einbindung der Schweiz in die europäische Raum- und Verkehrsordnung. Das Amt wägt dabei die Nutzungs- und Schutzinteressen gemäss den Kriterien der Nachhaltigkeit ab.

Das ASTRA führt die Oberaufsicht über den Bau, Unterhalt und Betrieb der Nationalstrassen, leistet Finanzhilfen und Abgeltungen für Hauptstrassen und weitere Bereiche, ist zuständig für das Verhaltensrecht auf Strassen sowie für die Verkehrssicherheit. Es erarbeitet Vorschriften für den Bau von Fahrzeugen, für das Haftpflichtrecht und für Ordnungsbussen. Zudem erstellt das ASTRA konzeptionelle Grundlagen für die nachhaltige Entwicklung, die längerfristige Netzgestaltung und die optimale Kapazitätsausnutzung (Verkehrstelematik).

Um die Unabhängigkeit und Ausgewogenheit des *publifocus* zum Road Pricing sicher zu stellen, wurde eine Begleitgruppe gebildet, welche den Organisatoren mit Rat und Tat zur Seite stand. Sie trug namentlich in der Vorbereitungsphase verschiedene Entscheidungen mit, so z.B. die Wahl des Moderators und die Selektion des Fachmanns, der mit der Redaktion der Informationsbroschüre betraut wurde und die Teilnehmenden am Anfang der Diskussionsrunden mit einem Impulsreferat auf die Thematik einstimme. Der Begleitgruppe oblag es auch, bei der Redaktion der Informationsbroschüre die Ausgewogenheit und inhaltliche Richtigkeit zu überprüfen. Nebst einer Vertretung aus den Ämtern, die die Trägerschaft inne hatten, gehörten der Begleitgruppe Fachpersonen aus Ökonomie, Psychologie, Bundes- und Städtepolitik sowie Exponenten von Interessensorganisationen an, die sich mit Stadt-, Verkehrs- und Umweltpolitik befassen.

Die Begleitgruppe des
publifocus und ihre Aufgaben

2 Der *publifocus* als Methode, um die Meinungsvielfalt zu erfassen

Der *publifocus* gehört zu den sog. partizipativen TA-Methoden

Der *publifocus*-Ansatz gehört zu den sogenannten „partizipativen TA-Methoden“⁵, die dazu beitragen sollen, Bürgerinnen und Bürger vermehrt in den technologiepolitischen Entscheidungsprozess einzubinden. Methodisch beruht ein *publifocus* darauf, dass eine Serie von Diskussionsrunden durchgeführt und damit das Meinungsspektrum eingefangen wird, das in der Öffentlichkeit mit Blick auf einen gegebenen Sachverhalt existiert. Eine Stärke des *publifocus* ist, dass er relativ rasch durchgeführt werden kann und weniger zeitaufwendig ist als ein PubliForum.

2.1 Wahl der Gesprächsgruppen, Vorbereitung der Diskussionen

Sechs Diskussionsrunden

Der *publifocus* über Road Pricing umfasste sechs Diskussionsabende à je vier Stunden. Die sechs Gesprächsrunden wurden alle in verschiedenen „Milieus“ angesiedelt, bei denen mit gutem Grund davon ausgegangen werden kann, dass sie sich in ihrem Mobilitätsverhalten, mithin auch in ihrer Einstellung zu Road Pricing, von einander unterscheiden: zwei Runden fanden mit Stadtbewohnerinnen statt, zwei Runden mit Personen aus der Agglomeration. Um auch allfällige Unterschiede zwischen der deutschen und der französischen Schweiz zu erfassen, wurde eines dieser „Stadt-Umland-Doppel“ in Genf, das andere in Zürich durchgeführt. Diese beiden Städte entsprechen den grössten Ballungsräume in der französischen resp. der deutschen Schweiz. Ausserdem liegen beide an einem See, was auch aufs Verkehrssystem gewisse Implikationen zeitigt und die Vergleichbarkeit erhöht. Ein weiterer Diskussionsabend (in Bern) versammelte städtische GeschäftsinhaberInnen, und zur letzten Gesprächsrunde (ebenfalls in Bern) wurden Personen eingeladen, die selber kein Auto besitzen und/oder nur wenig fahren. Damit ergab sich eine gewisse Überlappung zu den beiden Stadt-, bzw. Agglomerationsgruppen, weil auch dort Personen vertreten waren, die wenig oder gar nicht Auto fahren oder die ein eigenes Geschäft führen. Mit den beiden Gruppen, die unabhängig vom regionalen Hintergrund, aber auf Grund ihres Mobilitätsverhaltens resp. ihrer beruflichen Funktion zusammengestellt wurde, sollte der Einfluss dieser beiden Merkmale auf die Haltung gegenüber Road Pricing getestet werden.

Massenversand zur Rekrutierung der Teilnehmenden

Um die Teilnehmenden für die verschiedenen Gesprächsgruppen zu rekrutieren, wurden für jede Gruppe in den Regionen Zürich und Genf 2000 Personen angeschrieben. Ebenso viele wurden für die Diskussionsrunde mit GeschäftsinhaberInnen kontaktiert. Die für dieses Rundschreiben erforderlichen Anschriften wurden von einer Adressenvermittlungsfirma erworben. Die Empfängerinnen und Empfänger des Schreibens wurden gebeten, einen kurzen Fragebogen auszufüllen, falls sie daran interessiert seien, am *publifocus* teilzunehmen. Dieser Fragebogen liess Rückschlüsse auf das Alter, den beruflichen Hintergrund bzw. die Ausbildung sowie auf das Mobilitätsverhalten zu

⁵ Es gibt eine ganze Reihe von Instrumenten, welche die Mitwirkung von Bürgern stärken sollen. Bekannt sind z.B. die Fokusgruppen, welche dem *publifocus* als „Modell“ dienen. In der Schweiz hat namentlich auch das PubliForum eine gewisse Bekanntheit erlangt. Die sogenannten „cafés scientifiques“ können ebenfalls den partizipativen Ansätzen zugerechnet werden. Sie zielen darauf ab, den Informationsaustausch zwischen Wissenschaft und breiter Öffentlichkeit zu verbessern. Auf einem Podium stehen Expertinnen und Experten zu bestimmten Sachfragen dem Publikum Rede und Antwort.

und gestattete es den Organisatoren, anhand dieser Merkmale möglichst ausgewogene Gruppen zusammenzustellen. Nach Möglichkeit waren Frauen und Männer aus verschiedenen Altersstufen vertreten, um damit einem Querschnitt der Gesamtbevölkerung zu entsprechen. Im Grossen und Ganzen gelang es, gut durchmischte Gruppen zu bilden; einzig ganz junge (zwischen 17 – 21jährige) und betagte (über 65jährige) Personen sind tendenziell untervertreten, weil mehrere von ihnen ihre Teilnahme kurzfristig zurückzogen. Aufschluss über die Rekrutierung der Teilnehmenden und die Zusammensetzung der Gesprächsrunden gibt Kapitel 9.1 im Anhang.

Möglichst vielfältig zusammengesetzte Diskussionsgruppen

Etwas anders war das Vorgehen, um die Diskussionsrunde mit Personen zu bilden, die gar nicht oder nur wenig Auto fahren. Sie konnte dank der Hilfe verkehrspolitischer Interessensgruppen zusammengestellt werden: die Interessensgemeinschaft (IG) Autofreies Viererfeld und der VCS erklärten sich bereit, unter ihren Mitgliedern einen Rundbrief kursieren zu lassen und sie aufzufordern, sich bei TA-SWISS zu melden, wenn sie daran interessiert seien, am *publifocus* teil zu nehmen. Die IG Velo sowie das Carsharing-Unternehmen Mobility setzten auf ihren Internetseiten einen Link zur homepage von TA-SWISS, wo sich interessierte Personen ebenfalls zur Teilnahme am *publifocus* anmelden konnten.

Unterstützung durch verkehrspolitische Interessensgemeinschaften

Die Personen, die zur Teilnahme an den Gesprächsrunden eingeladen worden waren, erhielten zu ihrer Vorbereitung vorgängig eine Informationsbroschüre⁶ mit den wichtigsten Informationen über diese neue Gebühr. Die eigentlichen *publifocus*-Diskussionen liefen alle nach dem gleichen Muster ab: Zunächst stellten die Projektverantwortlichen von TA-SWISS Sinn, Zweck und Ablauf des *publifocus* vor. Anschliessend erläuterte der Ökonomie und Verkehrsexperte Felix Walter in einem zwanzigminütigen Impulsreferat, wie Road Pricing funktioniert, welche Ziele damit verfolgt werden und welche Erfahrungen in verschiedenen Ländern gesammelt wurden. Nach einer Fragerunde und einer Pause von dreissig Minuten war die restliche Zeit – gut zwei Stunden – dem Meinungsaustausch unter den Teilnehmenden vorbehalten. Der Diskussionsteil wurde durch eine kurze Pause unterbrochen und von Robert Ruoff geleitet, einem professionellen Moderatoren mit langer Berufserfahrung beim Schweizer Fernsehen DRS.

Ablauf der *publifocus*-Gesprächsrunden nach einheitlichem Schema

2.2 Die Stärken der *publifocus*-Methode...

Die *publifocus*-Methode führt zu Erkenntnissen qualitativer Art: über ganze Argumentationsketten, die typischerweise entwickelt werden, aber auch über Widersprüche und Ambivalenzen, die in den Überlegungen einzelner Personen zum Ausdruck kommen. Auch sind Rückschlüsse möglich auf Sachverhalte, die in der Öffentlichkeit auf Unverständnis stossen bzw. zu Missverständnissen führen können. Dank der *publifocus*-Methode ist es also möglich, Einsichten über die Variationsbreite, Vielfalt und Vielschichtigkeit der Meinungen und Auffassungen zu gewinnen, die in der Öffentlichkeit zu einem bestimmten Thema vertreten sind.

Qualitative Angaben über Argumentationsmuster

⁶ Zu beziehen bei: TA-SWISS, Birkenweg 61, CH-3003 Bern, Fax 031 – 323 36 59 oder über die URL http://www.ta-swiss.ch/www-remain/reports_archive/Infoblaetter/040818_publifocus_RP_d.pdf

Quantitative Auszählungen sind nicht sinnvoll

2.3 ... und ihre Schwächen

Quantitative Angaben hingegen können mit der *publifocus*-Methode kaum sinnvoll erhoben werden. Damit es nämlich in den einzelnen *publifocus*-Gesprächsrunden tatsächlich zum erwünschten lebhaften Gedankenaustausch kommen kann, ist es erforderlich, die Anzahl der Teilnehmenden auf maximal 15 pro Diskussionsrunde zu beschränken. Die Bedingungen für weiterführende quantitative Auswertungen und repräsentative Aussagen sind somit nicht gegeben.

2.4 Die Kunst der Moderation

Je besser die Moderation, desto anspruchsvoller die Auswertung

Die Moderation von *publifocus*-Gesprächsrunden hat im Idealfall verschiedenen, teilweise gegensätzlichen Ansprüchen zu genügen. Zum einen sollen die Diskussionen zwar gelenkt, nicht aber suggestiv in eine bestimmte Richtung beeinflusst werden. Je besser es die moderierende Person versteht, sich dem Gesprächsfluss anzupassen und die Fragen in den geeigneten Zusammenhang zu stellen, desto „organischer“ entwickelt sich die Diskussion. Das bedeutet allerdings auch, dass die Fragen nicht immer in der gleichen Reihenfolge und im identischen Wortlaut gestellt werden können: Wenn beispielsweise die eine Gruppe eine Frage verneint, muss die Anschlussfrage unter Umständen anders formuliert werden als bei jener Gesprächsrunde, welche die vorangehende Frage mehrheitlich bejaht hatte.

Indem der Moderator die Diskussion während der ersten Stunde jeweils relativ frei laufen liess und sich darauf beschränkte, allenfalls das eine oder andere Votum zusammenzufassen und eine Anschlussfrage zu stellen, bestärkte er bei den Anwesenden das Gefühl, ihre Ansichten und Anliegen zwanglos darlegen zu können. Auch Emotionen (und Heiterkeitsausbrüche) hatten in dieser Atmosphäre ihren Platz. Erst in der zweiten Hälfte des Abends begann der Moderator, die (verbleibenden) Fragen systematisch abzuarbeiten.

Dass die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden den Stil des Moderators sehr geschätzt hat, bringen die in der Evaluation des *publifocus* eingegangenen Antworten zum Ausdruck (s. Anhang).

Was dem Gesprächsablauf und der Stimmung in den Gruppen zu Gute kommt, erschwert allerdings bis zu einem gewissen Grad die Auswertung. So wurden in einigen Runden im frei gehaltenen ersten Teil der Diskussion spontan Argumente für oder gegen Road Pricing ins Feld geführt, die in anderen Gruppen erst als Antwort auf die gezielteren Fragen genannt wurden. Bei der Auswertung war also dem Umstand Rechnung zu tragen, dass die gleichen Argumente teilweise in einem unterschiedlichem Zusammenhang vorgebracht wurden. Auch verzichtete der Moderator in mehreren Fällen, Anschlussfragen zu stellen, wenn dies auf Grund der vorangegangenen Diskussion nicht nötig war. In der Agglomeration Genf beispielsweise bestritten die Teilnehmenden mehrheitlich kategorisch, Road Pricing könne Staus reduzieren. Die Anschlussfrage, ob die Gebühr nach Tageszeit und Verkehrsspitze abgestuft werden sollte, erübrigte sich daher und wurde vom Moderator auch nicht gestellt. Aus Sicht der Gesprächsanalyse heisst das aber, auf solche „impliziten“ Antworten zu achten und sie in die Auswertung mit einzubeziehen. Um die Transparenz sicher zu stellen, gibt die Tabelle im Anhang Aufschluss darüber, welche Fragen in welcher Gesprächsrunde in modifiziertem Wortlaut oder überhaupt nicht gestellt wurden.

2.5 Anmerkungen zur verwendeten Terminologie

Dass der *publifocus* ein qualitatives Verfahren ist, widerspiegelt sich auch in der gewählten Terminologie: In der Regel wird darauf verzichtet, die präzise Anzahl Wortmeldungen auszuzählen. Einzig in Fällen, wo es sich um Einzelvoten (von einer oder maximal zwei Personen) handelt, werden Zahlen genannt. Ab drei Nennungen bis zur Hälfte der jeweiligen Gesprächsgruppe werden die Bezeichnungen „verschiedene“ und „mehrere“ verwendet, ab der Hälfte bis zu zwei Dritteln der Wortmeldungen in einer Gruppe die Ausdrücke „etliche“, „viele“ und „zahlreiche“. Die Begriffe „rund/etwa/knapp/gut die Hälfte“ resp. „eine knappe Mehrheit“ oder „die überwiegende Mehrheit“ werden ihrem Sinn entsprechend verwendet, mit Angabe der jeweiligen Grundgesamtheit, auf die sie sich beziehen.

3 An der detaillierten Ausgestaltung scheiden sich die Geister: die Diskussionsgruppen im Überblick

Meinungsverschiedenheiten und Minderheiten gibt es in allen Diskussionsgruppen

Auf den ersten Blick widerlegen die Diskussionen des *publifocus* allzu rasch gefasste Vorurteile: So waren Befürworter und Gegner des Road Pricing in jeder Gesprächsrunde vertreten – selbst dort, wo man sie auf Grund der vorherrschenden Interessenlage (z.B. unter den autolosen Haushalten) nicht unbedingt erwartet hätte. Allerdings befanden sich die Verfechterinnen und Verfechter „atypischer“ Positionen jeweils deutlich in der Minderheit. Im Einzelfall vermochte seine (relativ) isolierte Stellung einen Teilnehmer sogar zu bewegen, von seiner ursprünglichen Haltung Abstand zu nehmen: „Eigentlich wollte ich die Multimobilität anpreisen – jetzt darf ich es fast nicht mehr, nachdem sich alle so sehr über den öffentlichen Verkehr beklagt haben. Ich sehe jetzt, dass es nur vom Zentrum aus geht. (gemeint ist: nur geht, wenn man im Zentrum lebt, Anm. d. Verf.) Ich war zuerst für Road Pricing eingestellt, aber wenn ich die anderen höre, glaube ich, dass die Nachteile überwiegen,“ meinte ein Teilnehmer aus der Stadt Genf.

In der Innenstadt beurteilt man Road Pricing positiver als in der Agglomeration, die Romandie ist ablehnender als die Deutschschweiz.

Im summarischen Überblick über die Gesprächsrunden scheinen sich zwei prägende Einflussgrößen zu überlagern: zum einen die Differenz zwischen (Kern)stadt und Agglomeration, zum anderen der Unterschied zwischen der deutschen Schweiz und der Romandie. Sowohl in Genf als auch in Zürich sind aus den Gesprächsrunden mit Personen aus der Innenstadt jene Stimmen, die Road Pricing bejahen, deutlicher zu vernehmen als in den Gruppen mit AgglomerationsbewohnerInnen. Die neuartige Gebühr findet in der deutschen Schweiz indes deutlich mehr Anklang als in der Romandie. So gesehen lässt sich sagen, in Zürich seien Personen aus der Innenstadt gegenüber Road Pricing tendenziell wohlwollend eingestellt – während man den Genfer InnenstadtbewohnerInnen allenfalls zugestehen kann, sie stünden der fahrleistungsabhängigen Abgabe etwas weniger feindlich gegenüber als die Personen aus der Agglomeration.

Je mehr man ins Detail geht, desto grösser wird die Meinungs- und Argumentationsvielfalt

Wird nicht bloss nach der grundsätzlichen Einstellung für oder gegen Road Pricing gefragt, sondern auch die Argumentation berücksichtigt, treten die Unterschiede zwischen den (und teilweise innerhalb der) Diskussionsrunden deutlich zu Tage. So wäre etwa für die Einen Road Pricing eine Option, um einzelne Strassenabschnitte zu finanzieren. Die Anderen hingegen stellen für eine Einführung der neuen Gebühr eben gerade die Bedingung, die Einnahmen dürften auf keinen Fall in den Ausbau einer Infrastruktur fließen, die den Privatverkehr begünstige. Und sogar dort, wo sich Diskussionsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf vordergründig identische, zentrale Werte wie Gerechtigkeit oder Freiheit berufen, läuft die Argumentation mitunter in entgegengesetzte Richtung und zeigt, wie gross die Unterschiede bei der Definition dieser gefühlsmässig hoch aufgeladenen Schlagwörter sind.

3.1 Gründe, die zur Teilnahme am *publifocus* bewegen haben

Die Gründe, die die Teilnehmenden bewegen haben, am *publifocus* mitzuwirken, sind vielfältig und in dieser Heterogenität in jeder Runde anzutreffen.

Betroffenheit

Persönliche Betroffenheit wurde als Motiv für die Teilnahme am *publifocus* am häufigsten genannt. Vom Thema betroffen fühlen sich Personen, die beruflich

mit Verkehrsplanung oder Ähnlichem zu tun haben, die unter dem hohen Verkehrsaufkommen leiden, die sich über Staus ärgern oder die einfach viel unterwegs sind.

Eine Reihe von Teilnehmenden aus allen Gesprächsgruppen machte ein grundsätzliches Interesse an der Verkehrsthematik geltend, weil sie die ganze Gesellschaft betreffe. Die Sorge für kommende Generationen wurde ins Feld geführt, ebenso Bedenken wegen der künftigen Mobilitätsentwicklung, ausserdem das Anliegen, Aufmerksamkeit auf ein von der breiten Öffentlichkeit zu wenig beachtetes Thema zu lenken.

Grundsätzliches Interesse an Verkehrsfragen

Auch das Interesse an der Methode vermochte verschiedene Personen zu mobilisieren. Der *publifocus* sei ein gewinnbringendes Element im Prozess der Meinungsbildung und könne auch dazu beitragen, eigene Ansichten zu entwickeln. Es sei eine Chance, früh im politischen Entscheidungsprozess mitwirken zu können, fanden mehrere Teilnehmende aus unterschiedlichen Diskussionsrunden.

Methodisches Interesse

Mehrere Gesprächsteilnehmerinnen und –teilnehmer spornte das Anliegen an, von ihren eigenen Mobilitätserfahrungen zu berichten. Es handelte sich dabei um Personen, die sich zu VerfechterInnen des öffentlichen Verkehrs deklarierten und die Zeugnis dafür ablegen wollten, dass sich Mobilität auch ohne Privatauto gut organisieren lässt.

„Zeugnis ablegen“

Schliesslich bewog auch die Sorge um eine ständig zunehmende Gebührenlast etliche Personen zur Teilnahme am *publifocus*: sie wolle erfahren, wie ernst man Road Pricing nehmen müsse, um es rechtzeitig bekämpfen zu können, brachte eine Teilnehmerin die Gründe für ihr Engagement auf den Punkt.

Befürchtungen wegen ständig steigender Gebührenlast

3.2 Die gelebte Mobilitätserfahrung als Diskussionsbasis

Die eigenen Erfahrungen im Feierabendverkehr, auf ungesicherten Radstrecken oder in der Wohnung an der dicht befahrenen Strasse bildeten in sämtlichen Gesprächsrunden den impliziten Hintergrund für die Diskussionen. Aus den Schilderungen und Voten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer lassen sich Porträts „ihrer“ Region und ihrer Mobilitätserfahrungen ableiten. Die Kenntnis dieses Erfahrungshintergrundes trägt dazu bei, die Einstellungen der Betroffenen gegenüber Road Pricing besser zu verstehen.

„Pulsierende Stadt an der Kapazitätsgrenze“: Stimmen aus Zürich

Der leistungsfähige öffentliche Verkehr ist das Markenzeichen Zürichs – und zwar nicht nur aus Sicht der BewohnerInnen der Limmatstadt selber. Sogar Personen aus den Genfer Diskussionsrunden berufen sich auf Zürich, wenn sie veranschaulichen wollen, wie ein effizientes System öffentlicher Verkehrsmittel funktionieren müsste. Zürich kennt allerdings auch die typischen Massenprobleme: erwähnt werden insbesondere der Stau auf den Strassen und der Verkehrslärm, die prekären Platzverhältnisse für Radfahrende, aber auch das Gedränge im Bahnhof. Kritik an der Zürcher Verkehrspolitik wurde von den Mitgliedern der beiden Zürcher Diskussionsrunden zurückhaltend bis kaum geäussert; einzig die restriktive Parkplatzbewirtschaftung in der Innenstadt fand Erwähnung.

„Die Defizite werden langsam abgebaut“: Stimmen aus Genf

Die Klage über den mangelhaft ausgebauten, unzulänglichen öffentlichen Verkehr und über verkehrspolitische Fehlplanungen nahm in beiden Genfer Diskussionen relativ breiten Raum ein: Die Fahrpläne seien lückenhaft, die Wartezeiten zu lang, Park+Ride-Anlagen nicht gut genug ans Zentrum angebunden. Ausserdem würden die Autofahrenden durch unangekündigte Baustellen behindert, und die Narrenfreiheit, die den Velofahrenden zugestanden werde, erhöhe das Unfallrisiko und das Chaos auf bestimmten Strassen.

Es gab indes auch Stimmen, die ein weniger düsteres Bild der Genfer Verkehrssituation entwarfen. Im Zentrum funktioniere der öffentliche Verkehr im Grossen und Ganzen gut, mangelhaft bedient würden bloss einzelne Linien am Stadtrand. Auch im Hinblick auf die Sauberkeit der Verkehrsmittel seien Fortschritte erzielt worden. Überhaupt habe sich die Effizienz des Verkehrssystems – auch des Strassenverkehrs – in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert. Die Verkehrspolitik möge ihre Mängel haben, aber die Engpässe blieben auf wenige Streckenabschnitte und Tageszeiten beschränkt, hiess es. Mit den Zürcher Verkehrsproblemen könnten sich die Schwierigkeiten in Genf jedenfalls nicht messen – da waren sich die GesprächsteilnehmerInnen weitgehend einig. Und der Vergleich mit London, wie er durch die vorgängig verteilte Informationsbroschüre und das einführende Expertenreferat nahegelegt werde, sei vollends unangebracht.

„Ein Flickwerk, das das Vertrauen in die Obrigkeit untergräbt“: Stimmen aus Bern

Die Verkehrssituation in Bern spiegelte sich in den Voten der Inhaberinnen und Inhaber von Geschäften und jener Personen, die über kein Auto verfügen oder nur wenig fahren.

Die städtischen GeschäftsinhaberInnen übten vehemente Kritik an der bernischen Verkehrspolitik. Sie sei dilettantisch, es herrsche „verkehrspolitische Bastelarbeit“ vor. Entsprechend massiv fielen die Vorwürfe an die Entscheidungstragenden aus Politik und Verwaltung aus: das Misstrauen gegenüber der Obrigkeit, die sich selber in Grabenkämpfen blockiere, sei so gross, dass viele BürgerInnen sogar Massnahmen ablehnen könnten, die an sich für sie vorteilhaft wären, spitzte ein Teilnehmer das in dieser Runde verbreitete Unbehagen zu.

In der Diskussion mit Personen, die über keinen PW verfügen oder wenig Auto fahren, bezog sich die Kritik weniger auf die lokalen Gegebenheiten als vielmehr auf grundsätzliche Probleme: in der Mobilität seien die Spiesse nicht für alle gleich lang, wurde beklagt: der motorisierte Privatverkehr behindere und gefährde Kinder, Fussgängerinnen und Velofahrende, und er werde gegenüber anderen Mobilitätsformen zu stark begünstigt. Einer Person, die vor kurzem aus Zürich nach Bern gezogen war, fiel auf, dass die Aarestadt im Vergleich zur Limmatmetropole stärker aufs Fahrrad und den Fussverkehr ausgerichtet sei.

4 Wo Einigkeit herrscht...

Einigkeit über alle Gruppen hinweg gab es einzig in zwei Punkten: nahezu alle Teilnehmenden waren der Ansicht, der Verkehr müsse in irgend einer Weise reguliert werden. Der Verkehrsentwicklung ihren Lauf zu lassen, erschien niemandem als praktikable Lösung (abgesehen von einem lakonischen Votum aus der Agglomeration Zürich, das zu bedenken gab, wenn man nichts unternahme, werde schliesslich der Verkehr durch den Stau geregelt).

Übereinstimmung herrschte auch in einer mehrheitlich pragmatischen Haltung zum Datenschutz. Überall würden bereits so viele Daten erhoben, dass zusätzliche Registrierungen beim Road Pricing kaum ins Gewicht fielen, wurde hier argumentiert.

4.1 „Den Verkehr regeln muss man“

Laissez faire ist in der Verkehrspolitik auch für jene Personen, die Road Pricing ablehnen, kein gangbarer Weg. Aus den Diskussionen wurde allerdings auch deutlich, dass der Begriff der „Verkehrsregulierung“ mit unterschiedlichen Dingen in Verbindung gesetzt wurde. Ein Gesprächsteilnehmer etwa dachte dabei an Verkehrsregeln im engeren Sinn – an den Umstand, dass etwa aufgehobene Signalisationen an Kreuzungen zu Unfällen führen können.

Mangelnde Effizienz und Umweltprobleme machen eine Steuerung des Verkehrs unabdingbar

Staus auf den Strassen und die Belastung der Umwelt durch Lärm und Abgase wurden als Hauptgründe für den Regulierungsbedarf genannt. In der Frage, mit welchen Instrumenten diese dunklen Seiten der Mobilität bekämpft werden sollen, waren sich die Gesprächsteilnehmerinnen und -teilnehmer allerdings höchst uneins (s. dazu Kapitel 5 ff).

4.2 Datenschutz ist kein spezifisches Problem von Road Pricing

Datenschützerische Bedenken gaben in keiner Gesprächsrunde den Ausschlag, um Road Pricing abzulehnen. Nur gerade eine einzige Person erwähnte von sich aus, im Zeitalter der Terrorbekämpfung bereite ihr die permanente Überwachung Sorgen. Die übrigen *publifocus*-Teilnehmenden griffen das Thema erst auf, nachdem es vom Moderator in die Diskussion eingebracht worden war.

In jeder Diskussionsrunde bekräftigte mindestens eine Person, der Datenschutz sei durchaus ein Problem, und man müsse verhindern, dass die Bewegungen der Verkehrsteilnehmenden nachgezeichnet werden könnten. Indes äusserten sich auch diese Personen zuversichtlich, diese Schwierigkeit könnten mit technischen Mitteln (etwa prepaid-Karten) entschärft werden. Dass immer auch die Gefahr des Datenmissbrauchs bestehe, wurde von verschiedenen Teilnehmerinnen und Teilnehmern zugestanden; indes sei dies ein gesamtgesellschaftliches Problem, und Road Pricing sei davon nicht stärker betroffen als andere Bereiche.

Die Probleme des Datenschutzes sind technisch lösbar

Neben diesen warnenden Stimmen gab es aber auch in allen Gesprächsrunden Personen, die der Auffassung waren, im Strassenverkehr sei Überwachung ohnehin unabdingbar: Wer ein Rotlicht überfahre, werde schliesslich auch geblickt, und wenn man sich an die Regeln halte, habe man von der Überwachung nichts zu befürchten.

Wer sich an die Regeln hält, hat nichts zu befürchten.

Insbesondere aus der Agglomeration Genf gaben schliesslich mehrere Personen zu bedenken, Kameras und Systeme zur Verkehrsüberwachung könnten – zum Beispiel in Parkhäusern – die Sicherheit gar verbessern. Und gewisse „Gangster aus Lyon“ würden womöglich abgeschreckt, wenn sie wüssten, dass ihre Fahrbewegungen überwacht würden.

5 ... und wo sich die Ansichten unterscheiden

Road Pricing ist ein Diskussionsthema, das die Meinungen spaltet. Befürwortende und ablehnende Stimmen liessen sich in allen Gesprächsrunden vernehmen. Allerdings unterscheiden sich selbst innerhalb der „pro-“, oder „contra-Fraktion“ die Argumente zuweilen erheblich. Auch an den Fragen, unter welchen Bedingungen die neuen Strassenzölle auf grössere oder geringere Zustimmung stossen, welche Vorbehalte es zu bedenken gelte und welche Alternativen allenfalls in Erwägung zu ziehen seien, scheiden sich die Geister.

5.1 Einwände gegen Road Pricing

Eine deutliche Mehrheit finden die kategorischen Gegner von Road Pricing einzig in der Gesprächsrunde der Agglomeration Genf (7 von 9 Teilnehmenden). Relativ knapp in der Minderheit (mit 5 von 13) sind sie in der Stadt Genf. Es folgt die Gesprächsrunde mit den städtischen GeschäftsinhaberInnen; hier äussern sich 5 von 11 tendenziell gegen Road Pricing, wären aber teilweise doch gewillt, es zu akzeptieren, wenn bestimmte Bedingungen eingehalten würden.

In der Agglomeration Genf sind die Gegner von Road Pricing in der Mehrheit

Die Argumente, welche die Gegner vorbringen, unterscheiden sich teilweise beträchtlich.

In der Agglomeration Genf bestritten die Gesprächsteilnehmenden, dass mit Road Pricing verkehrstechnische Ziele wie Reduktion von Staus, Lärm und Umweltbelastung überhaupt zu erreichen seien: Mobilität lasse sich durch Abgaben nicht reduzieren, hiess es. Wer fahren wolle, bezahle halt die Gebühr – oder dann müsse der Betrag so hoch sein, dass er politisch nicht durchsetzbar wäre. Und wenn sich Road Pricing auf bestimmte Areale beschränke, werde die Verkehrsbelastung am Ende zunehmen, weil die Autofahrenden den verteuerten Streckenabschnitten auszuweichen suchten und weniger direkte Wege führen. Ausserdem seien in Genf die Möglichkeiten nicht gegeben, um auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen und trotzdem effizient mobil zu sein. Vorbehalte gegen die zusätzliche finanzielle Belastung wurden von dieser Runde ebenfalls geltend gemacht; das Argument stand aber hinter den verkehrstechnischen Begründungen zurück. Dass, wie im Expertenreferat einführend dargelegt, in London die „congestion charge“ durchaus zu einer Reduktion von Staus und Umweltbelastung geführt hat, liessen insbesondere die Personen aus der Agglomeration Genf nicht gelten: Die Rhonestadt sei mit einer Megalopolis wie London nicht zu vergleichen. Allerdings fand selbst in dieser Gesprächsrunde Road Pricing eine engagierte Verfechterin. Sie sei für Road Pricing, meinte sie, aber vielleicht sei es tatsächlich so, dass in London das Gebührensystem nur funktioniere, weil dort die Menschen weniger Geld hätten als Schweizerinnen und Schweizer. Sollte dies der Fall sein, müsse man hierzulande die Innenstädte halt ganz für den Verkehr schliessen, schlug sie vor.

Road Pricing nützt nichts

In den anderen Gesprächsgruppen (mit Ausnahme derjenigen mit den autoloosen Haushalte) waren es dagegen fiskalische Bedenken, die von den Road Pricing-Gegnern an erster Stelle genannt wurden. Die Kassen seien bereits dank der Mineralölsteuern übervoll, wurde geltend gemacht. Ausserdem seien zusätzliche Abgaben unsozial, weil dann die Begüterten auf den leer geräumten Strassen umso schneller vorwärts kämen, während sich die Ärmeren das Auto-

Die Gebührenlast ist ohnehin schon zu gross und tendenziell unsozial

fahren gar nicht mehr zu leisten vermöchten. Dies könne, gaben je eine Stimme aus der Stadt Genf und der Agglomeration Zürich zu bedenken, sogar perverse ökologische Folgen nach sich ziehen: denn wenn das Autofahren vornehmlich finanziell besser gestellten Personen vorbehalten sei, würden zwangsläufig umso mehr stark motorisierte und entsprechend wenig sparsame PWS unterwegs sein. Ungerecht wäre Road Pricing aus Sicht dieser Personen auch gegenüber Landwirten, die für ihre Arbeit auf das Fahrzeug angewiesen seien und in Regionen lebten, die durch den öffentlichen Verkehr kaum erschlossen seien.

Die Rahmenbedingungen sind nicht gegeben

Ausgenommen die Diskussionsgruppe mit den VertreterInnen autoloser Haushalte, gab es in allen übrigen Gesprächsrunden eine oder mehrere Personen, die praktische Gründe anführten, welche der Einführung von Road Pricing im Weg stünden. So sei es unrealistisch zu fordern, Angestellte sollten sich eine Wohnung in der Nähe der Arbeitsstelle suchen; im Zentrum sei dafür nämlich schlicht nicht genügend Wohnraum vorhanden. Ausserdem würden die Kapazitätsgrenzen des öffentlichen Verkehrs den Verzicht aufs eigene Auto erschweren, wenn nicht gar verunmöglichen.

Der Staat will sich bereichern

In verschiedenen Gesprächsgruppen – namentlich unter den städtischen Gewerbetreibenden, aber vereinzelt auch in anderen Diskussionsrunden – verbanden die Road Pricing-Gegner ihre finanzpolitischen Vorbehalte mit einem grundsätzlichen Misstrauen gegen einen gierigen Staat. „Man spricht über Road Pricing in einer Zeit, wo man hört, dass dem Staat überall Geld fehlt. Das weckt den Verdacht, dass der Staat sich Mittel beschaffen will“, umschrieb eine Person aus der Agglomeration Zürich dieses Unbehagen. Bei diesen Voten klingt Zweifel an, ob die zusätzlichen Mittel auch tatsächlich zur Effizienzsteigerung des Verkehrssystems genutzt werden.

Es sind negative Auswirkungen für die Stadtentwicklung zu befürchten

Raumplanerische Bedenken wurden von Teilnehmenden aus den Agglomerationen Zürich und Genf sowie von den städtischen Gewerbetreibenden vorgebracht: Wenn – wie in London – Gebühren entrichtet werden müssten, um in die Innenstadt zu gelangen, begünstige das den Wegzug der Geschäfte aus dem Zentrum, den Bau von Einkaufszentren auf der grünen Wiese und die Entstehung einer „Schattenstadt“ in den äusseren Bezirken der Agglomeration. „Man muss aufpassen, dass man die Innenstadt nicht kaputt macht“, meinte jemand aus dem Kreis der Geschäftsleute.

In der Schweiz sind die Distanzen zu kurz

Mehrere der Teilnehmerinnen und Teilnehmer – vornehmlich aus der Agglomeration Genf, aber auch aus der Stadt Genf und der Agglomeration Zürich – merken an, dass sich die Schweiz für Road Pricing nicht eignet, jedenfalls nicht, wenn nur auf einzelnen Strecken eine Maut erhoben würde. Die Distanzen hierzulande seien einfach viel zu kurz, um die Leute abzuhalten, den fraglichen Strassenabschnitt zu umfahren.

Es gibt technisch einfachere und wirkungsvollere Massnahmen, um die gleichen Ziele zu erreichen

Auf Ablehnung stösst Road Pricing indes nicht nur bei Personen, die sich gegen eine ständig zunehmende Gebührenlast wehren, Einschränkungen der individuellen automobilen Bewegungsfreiheit befürchten und allfällige negative Auswirkungen auf die Innenstädte abwehren wollen. Sowohl in den Gesprächsrunden der Agglomeration Genf, der städtischen GewerbeinhaberInnen und der autolosen Haushalte gab es Teilnehmende, die der Ansicht waren, die gleichen verkehrs- und umweltpolitischen Ziele, die Road Pricing anstrebe, seien mit weniger Bürokratie sehr viel wirksamer mittels einer massiven Ver-

teuerung des Treibstoffs zu erreichen. In der Diskussion um fahrleistungsabhängige Gebühren neigt also unter Umständen umweltschützerische Entscheidung zur Allianz mit bürokratiekritischem Argwohn.

Einige wenige Personen (aus den beiden Zürcher Gesprächsrunden) stiessen sich schliesslich daran, dass Road Pricing wie eine Strafe funktioniere und damit implizit zwischen „guten“ und „bösen“ Verkehrsteilnehmenden unterschieden werde. Man solle die Menschen nicht über Strafen, sondern über Anreize beeinflussen, meinte die Eine, und statt übers Portemonnaie solle das Mobilitätsverhalten über Aufklärung und Appelle ans Gewissen verändert werden, schlug der Andere vor.

Road Pricing stigmatisiert

5.2 Was für Road Pricing spricht

Klare Mehrheiten findet Road Pricing in der Runde der Personen, die wenig oder gar nicht Auto fahren (1 Gegenstimme) und in der Gruppe aus der Stadt Zürich (1 klare Gegenstimme, 2 Personen mit expliziten Bedingungen/Vorbehalten). Mit Ausnahme der VertreterInnen der Agglomeration Genf vermögen aber auch die an den übrigen Gesprächsrunden Teilnehmenden der neuen Strassenbenutzungsgebühr positive Seiten abzugewinnen. Geht man allerdings ins Detail und analysiert die Argumente und Bedingungen, welche an die Zustimmung für Road Pricing geknüpft werden, erscheint das Meinungsbild sehr viel weniger einheitlich.

Klare Mehrheiten für Road Pricing in der Gruppe der Autolosen und in der Stadt Zürich

Den steuernden Effekt von Abgaben zieht – mit Ausnahme der Gruppe aus der Genfer Agglomeration, die sich der entsprechenden Abstimmung verweigerte – niemand in Frage: mit einem Betrag zwischen 10 bis 25 Franken für eine Fahrt in die Innenstadt könnten aus Sicht der meisten Teilnehmenden spürbare Auswirkungen erzielt werden.

Es gibt eine wirkungsvolle finanzielle „Schmerzengrenze“

Dass Road Pricing dazu beitragen könnte, das Verkehrssystem insgesamt effizienter zu gestalten, denken daher viele der Teilnehmenden, und zwar in verschiedenen Gesprächsrunden. „Verbesserte Verkehrseffizienz“ kann dabei zum einen bedeuten, dass Staus gemindert, aber auch, dass mit dem Geld Bahn-, Tram- und Busangebote ausgebaut werden könnten. Grundsätzliche Zweifel an der weiteren Ausbaufähigkeit des öffentlichen Verkehrs werden allerdings von verschiedenen Personen aus dem Kreis der GeschäftsinhaberInnen angemeldet. Die Grenzen des (Verkehrs)wachstums werden nirgends so ausführlich thematisiert wie in dieser Gruppe. Doch machen auch vereinzelte Voten aus den Reihen der autolosen Haushalte und aus Stadtzürcher Gruppe auf Kapazitätsgrenzen aufmerksam.

Die Effizienz des Verkehrssystems kann und soll gesteigert werden

Als weiterer gewichtiger Grund für Road Pricing wird die Umweltqualität ins Feld geführt. Wenn es gelänge, dank der Gebühren die Anzahl Fahrten mit Privatautos zu reduzieren, werde dadurch auch die ökologische Belastung reduziert, wurde geltend gemacht. In eine ähnliche Stossrichtung weist auch das Argument der externen Kosten: der Verkehr konsumiere Umweltressourcen wie knappen Boden und saubere Luft, die nirgends entgolten würden; auch die Verschmutzung von Gebäudefassaden und die menschlichen und volkswirtschaftlichen Belastungen durch Unfälle wurden von mehreren Teilnehmenden – namentlich in der Stadt Zürich und unter den autolosen Haushalten – genannt. Aus diesem Blickpunkt könnte Road Pricing einen Beitrag zur realistischeren Berechnung und Abgeltung effektiver Mobilitätskosten leisten.

Umweltpolitische Anliegen sprechen für Road Pricing

| | |
|--|--|
| Road Pricing kann differenziert eingesetzt und ausgestaltet werden | Auch beriefen sich verschiedene Teilnehmende (insbesondere in der Runde der autolosen Haushalte und in der Stadt Zürich) auf die technischen Vorteile, die Road Pricing anderen Lenkungsmassnahmen voraus habe. Im Unterschied zu einer allgemeinen Verteuerung des Treibstoffs, die auch den öffentlichen Verkehr betreffen würde, setze die fahrleistungsabhängige Gebühr differenziert an. Und statt mit simplen Verboten zu agieren, verbleibe das Verkehrssystem in der Logik der Ökonomie: Die externen Kosten, die im Grund einem Versagen des Marktes entsprächen, würden dank Road Pricing – einem marktwirtschaftlichen Instrument – korrigiert. |
| Ein Instrument zur Förderung der Lebensqualität | Dass Road Pricing die Lebensqualität erhöhe, wurde ebenfalls geltend gemacht, und zwar insbesondere von den Gruppen mit BewohnerInnen der Stadt Zürich und mit Personen, die nicht oder nur wenig Auto fahren. Das etwas schwer zu fassende Wort der „Lebensqualität“ beinhaltet aus Sicht der Teilnehmenden so Unterschiedliches wie bessere Luft, weniger Lärm, und weniger Unfälle, aber auch Abbau von Staus und verbilligte und bequemere Mittel des öffentlichen Verkehrs. Mehrere Personen sprachen sich dafür aus, die Alltagshektik müsse entschleunigt und „Langsamkeit wieder gelebt“ werden können. „Weniger Blech, Blut, Beschallung. Mehr Lebensqualität“, formulierte es eine Person aus der Stadt Zürich. |
| Ein Instrument im Interesse der Gerechtigkeit | Schliesslich komme – so vor allem etliche der TeilnehmerInnen und Teilnehmer aus Stadt und Agglomeration Zürich und die VertreterInnen autoloser Haushalte – Road Pricing der ausgleichenden Gerechtigkeit zu Gute. Wer auf seiner Bequemlichkeit beharre und automobil, im eigenen geschützten Raum und mit der selbst gewählten Musik im Ohr, bis vors Einkaufszentrum oder zum Arbeitsplatz fahren wolle, solle sich diesen Komfort etwas kosten lassen, wurde argumentiert. Davon könnten dann allenfalls jene profitieren, die auf dem Velo der Unbill von Regengüssen oder in der Strassenbahn dem Gedränge ausgesetzt seien. Und wer vom günstigeren Wohnraum auf dem Land profitiere und dafür bei der täglichen Pendelfahrt ins Zentrum die Stadtquartiere belaste, solle ebenfalls zur Kasse gebeten werden. Namentlich in der Gruppe mit den Teilnehmenden ohne Auto wurde beklagt, gesellschaftlich werde der Verzicht auf einen eigenen automobilen Untersatz zu wenig honoriert. Im Gegenteil: „Wenn ich mein Auto abschaffe, (...) freuen sich bloss alle anderen, weil ich als Konkurrent um Parkplätze ausscheide“, stellt eine Person aus dieser Runde fest. |
| Ein Instrument, das Emotionen weckt | Dass die Auseinandersetzung mit Gerechtigkeit nicht nur auf einer distanziert-gesellschaftlichen Ebene ausgetragen wird, sondern dazu angetan ist, die heftigsten Emotionen zu wecken, illustriert ein Votum aus der Diskussionsrunde der StadtzürcherInnen: „Angesprochen auf die Gefühle (in Bezug auf Road Pricing, Anm.d.V.) stelle ich fest: bei mir ist es auch Rache! Wenn ich im Winter auf dem Velo von Autofahrern nassgespritzt werde, freut es mich, wenn die nicht mehr fahren können. Ausserdem merke ich, dass ich oft benachteiligt bin, wenn ich aufs Auto verzichte. Durch Road Pricing kann ich zurück schlagen!“ Ähnliche Aussagen klangen, wenn auch weniger zugespitzt, in der Gruppe der autolosen Haushalte an. Und wenn ein Stadtgenfer halb im Scherz darauf hinweist, die Akzeptanz für Road Pricing könnte in der Calvinstadt verbessert werden, indem Waadtländer und Grenzgänger stärker zur Kasse gebeten würden, sind auch aus diesem Argument gewisse kollektive (aber im individuellen Gefühlshaushalt verankerte) Ressentiments heraus zu hören. |

5.3 Bedingungen und Vorbehalte

Ungeachtet der Vielzahl von Gründen, die sich zu Gunsten von Road Pricing anführen lassen, will trotzdem kaum jemand der neuen Gebühr einen Blankocheck ausstellen. Zumindest unterschwellig schwingen bei allen Personen – auch bei vehementen BefürworterInnen – Bedingungen mit, die erfüllt sein sollten, damit sie Road Pricing gutheissen können.

Bevor über Sinn oder Unsinn und allenfalls Ausgestaltung von Road Pricing diskutiert werden könne, müsse klar sein, welches Ziel damit erreicht werden solle, fanden etliche Teilnehmende – und zwar in allen Gesprächsrunden. Denn über die Frage, ob Road Pricing ein sinnvolles Instrument sei und in welcher Form es zur Anwendung gelangen solle, könne nur befunden werden, wenn der Zweck definiert sei, hiess es (Kapitel 5.4 gibt darüber Aufschluss, welche Ziele bei wem auf Anklang stossen).

Über Sinn oder Unsinn von Road Pricing kann erst diskutiert werden, wenn die Zielsetzung klar ist

Dass Road Pricing möglichst einfach strukturiert und dadurch transparent zu sein habe, war ebenfalls ein verbreitetes Anliegen. Das Geld solle nicht in einen „Bundestopf“ fliessen, sondern von jener Region verwaltet und dort eingesetzt werden, wo es erhoben worden sei, meinten namentlich die Teilnehmenden aus den Genfer Gruppen. Ausserdem seien die Projekte, die damit finanziert werden sollten, im voraus zu benennen.

Transparenz ist unerlässlich

Das Anliegen einer „regionalen autonomen“ Ausgestaltung von Road Pricing steht in einem gewissen Widerspruch zum Wunsch einer koordinierten Verkehrspolitik: Insbesondere in der Gruppe der autolosen Haushalte, aber vereinzelt auch in den Zürcher Diskussionsrunden vertraten die Teilnehmenden die Haltung, Road Pricing sei bloss ein einzelnes Element, das es in ein umfassendes Konzept mit ergänzenden Massnahmen zu betten gelte. Die neue Gebühr könne nicht isoliert in einem beschränkten Areal oder gar ohne Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden und Regionen eingeführt werden.

Einbettung in übergreifende Konzepte gefordert

Auch bei der Frage, ob Kostenneutralität zur Bedingung für Road Pricing erhoben werden solle, schieden sich die Geister. Verschiedene Personen in der Stadtzürcher Gruppe, die sich für eine Reduktion des Privatverkehrs stark machten, waren der Ansicht, es sei unsinnig, durch eine Verteuerung den Privatverkehr begrenzen zu wollen und ihn dann an anderer Stelle wieder zu verbilligen. Für einige Personen aus der Stadt Genf sowie für zahlreiche GeschäftsinhaberInnen indes war die kostenneutrale Ausgestaltung von Road Pricing eine unumgängliche Bedingung, damit die allgemeine Gebührenbelastung der Bürgerinnen und Bürger nicht immer stärker anwachse. Aber auch in der Gruppe mit VertreterInnen autoloser Haushaltungen gab es mehrere Personen, die fanden, es sei kein Nullsummenspiel, wenn die variablen Kosten fürs Autofahren angehoben und dafür die Fixkosten (Motorfahrzeugsteuer u.ä.) gesenkt würden. Denn über fahrleistungsabhängige Gebühren würden jene belohnt, die weniger fahren.

Dass die Staatsquote nicht erhöht wird, ist für viele eine Bedingung

5.4 Ziele und Formen der Ausgestaltung von Road Pricing

In den meisten Gesprächsgruppen relativ konsensfähig ist das übergeordnete Ziel, durch Road Pricing die Effizienz der Mobilität zu verbessern. Kaum Gegner hätte dabei ein weiterer Ausbau bzw. die Attraktivitätssteigerung oder Verbilligung des öffentlichen Verkehrs. Grössere Kontroversen hingegen wären bei den Vorstellungen der Stadtgenfer Gruppe zu erwarten: obschon hier

Welche Formen des Verkehrs sollen gefördert werden?

dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs keine Absage erteilt wird, könnten es sich die meisten Teilnehmenden vorstellen, mit den Gebühren aus Road Pricing auch Umfahrungsstrassen, Tunnels oder andere Anlagen zu finanzieren, die dem Fluss des automobilen Privatverkehrs zu Gute kämen (und für welche die Mittel derzeit fehlen). Aus den Gruppen der GeschäftsinhaberInnen und der Agglomeration Zürich werden ebenfalls einzelne Stimmen laut, wonach verkehrspolitische „Luxusprojekte“ mit Road Pricing finanziert werden könnten. Gerade gegen die Finanzierung von Strassenverkehrsinfrastruktur aber verwahren sich die meisten Mitglieder der Gesprächsrunde „autolose Haushalte“ und mehrere Personen aus den Zürcher Gruppen.

Umweltziele kaum konsensfähig

Mit Road Pricing die Belastung der Umwelt reduzieren zu wollen, stösst in den Diskussionsrunden aus Bern und Zürich auf deutlich mehr Zustimmung als in den Genfer Runden. Die Gruppe aus der Agglomeration Genf streitet gar mehrheitlich ab, dass mit der neuen Gebühr positive Effekte für die Umwelt erzielt werden könnten. Andere Instrumente (s. 5.6) seien geeigneter, um dieses Ziel zu erreichen, finden ihre Mitglieder.

Transparenz und Einfachheit wird – zumindest kurzfristig – höher gewichtet als ökologische Abstufungen

Bei der Frage, ob Road Pricing nach Stosszeiten, nach Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoss des Fahrzeugs oder allenfalls nach anderen Kriterien abgestuft werden sollte, gehen die Meinungen ebenfalls auseinander. Namentlich ökologisch differenzierte Ausgestaltungen der neuen Gebühr stossen in den Zürcher Gesprächsrunden und unter den VertreterInnen autoloser Haushalte grundsätzlich auf Sympathie. Sobald aber die Diskussion auf die eher politisch-pragmatische Ebene rückt, gerät das Anliegen der ökologischen Feinsteuerung mit dem Wunsch nach einer möglichst transparenten und einfachen Ausgestaltung des Systems in Widerspruch, die eine Voraussetzung für breitere Akzeptanz und Durchsetzbarkeit von Road Pricing ist. Für den Anfang jedenfalls sollte Road Pricing möglichst unkompliziert sein, um die Chancen der Einführung nicht zu gefährden. Oder um es mit den Worten eines Mitglieds der Runde mit Haushalten ohne Autos zu formulieren: „Kurzfristig wäre ich für eine einfache Lösung, mittelfristig für die Kostenwahrheit und auch für ein komplizierteres System mit Abstufungen.“

Gesamtschweizerisch oder regional?

Auch an der Frage, ob Road Pricing gesamtschweizerisch oder nur in ausgesuchten Regionen – vornehmlich in Ballungszentren oder an stark befahrenen Achsen – einzuführen sei, scheiden sich die Geister. Insbesondere aus der Gruppe der autolosen Haushalte liebäugeln etliche Personen mit Road Pricing auf nationaler Ebene, was auch mit dem Anliegen einer koordinierten Verkehrspolitik harmoniert. Aus pragmatischen Gründen könnten sich die meisten aber auch mit lokal begrenzten Gebühren anfreunden: „Vernunftmässig bin ich für ein Road Pricing in der Stadt, weil es eher durchsetzbar ist. Vom Herzen her möchte ich es flächendeckend“, bringt es jemand auf den Punkt.

Regionale Entscheidungshoheit ist wichtig

Nur wenig Gegner findet der Grundsatz, jede Region (oder grössere Stadt) müsse selber entscheiden können, ob sie Road Pricing einführen wolle oder nicht. Bloss vereinzelte Stimmen aus der Gruppe der GeschäftsinhaberInnen und der Agglomeration Genf führen das „Dammbruch-Argument“ ins Feld und finden, man müsse den Anfängen wehren: „Wenn es in Zürich funktioniert, kommt man in Bern nachher auch damit“, wird befürchtet.

Ob der Verfassungsartikel aufgehoben werden solle, der die Einführung von Strassengebühren verbietet, bewerten die *publifocus*-Teilnehmenden ebenfalls

uneinheitlich – und zwar unabhängig davon, ob sie Road Pricing befürworten oder ablehnen. So halten sogar mehrere Gegner der neuen Abgabe den Verfassungsartikel für einen „alten Zopf“, den man abschneiden könne. Daneben gibt es indes auch Road Pricing-Verfechter, die der Ansicht sind, an der Verfassung solle nicht vorschnell herumgebastelt werden, und allfällige Strassenzölle sollten auf der Grundlage einer Ausnahmewilligung eingeführt werden. So gesehen, wird die Frage, wie mit dem Verfassungsartikel umgegangen werden soll, weitgehend unabhängig von der persönlichen Haltung gegenüber der neuen Strassenbenutzungsgebühr beantwortet.

Die Haltung zum Verfassungsartikel hängt nicht von der Einstellung zu Road Pricing ab

5.5 Alternativen zu Road Pricing

Verschiedene Teilnehmende heissen zwar grundsätzlich die Ziele gut, die mit Road Pricing verfolgt werden, bezweifeln aber, dass es ein geeignetes Mittel ist, um sie zu erreichen.

Statt mit einem bürokratisch aufgeblasenen und technisch aufwendigen Road Pricing-System sei der Umwelt mit einer massiven Verteuerung des Treibstoffs (von bis zu 10.– sFr. pro Liter) besser gedient, fanden einzelne Teilnehmende aus den Gruppen „Agglomeration Genf“, „städtische GeschäftsinhaberInnen“ und „autolose Haushalte“. Auch das Problem von Staus würde mit dieser Massnahme wirkungsvoll angegangen.

Treibstoffpreiserhöhung ist wirkungsvoller und weniger bürokratisch

Namentlich Teilnehmende aus der Agglomeration Genf, vereinzelt aber auch aus dem Kreis der GeschäftsinhaberInnen und aus der Agglomeration Zürich, setzen auf Innovationen in der Fahrzeugtechnik und auf neue Motoren. Man müsse konsequent die Forschung im Bereich energieeffizienter und abgasarmer Motoren unterstützen – und die umweltfreundlichen Fahrzeuge vergünstigen, befanden diese Personen. Auch im Recycling-Wesen seien umweltschonendere Verfahren zu entwickeln. Das bringe für die Umwelt mehr als Road Pricing.

Für die Umwelt bringen technische Innovationen mehr als Road Pricing

Die Genfer Gruppen (insbesondere Teilnehmende aus der Agglomeration) und vereinzelte Personen aus dem Kreis der GeschäftsinhaberInnen machten sich auch dafür stark, die Industrie stärker in die Pflicht zu nehmen: Schliesslich verfügten die Automobilhersteller über das erforderliche Wissen, um sparsame Motoren herzustellen. Hier müssten die Entscheidungstragenden aus der Politik entsprechend Druck machen, damit vermehrt umweltschonende Fahrzeuge auf den Markt kämen.

Die Industrie ist gefordert

Verschiedene Voten aus den Diskussionsrunden mit GeschäftsinhaberInnen, aber auch mit VertreterInnen autoloser Haushalte und Personen aus der Stadt Zürich forderten schliesslich, dass die Mobilität generell zurückzufahren sei. Neue Techniken wie das Internet, das gewisse persönliche Begegnungen überflüssig mache, könnten hier einen Beitrag leisten. Ausserdem müssten künftig bereits Kinder lernen, ihre Mobilität optimal zu gestalten, und hierfür brauche es eine eigentliche „Mobilitätspädagogik“.

Mobilität sollte generell abnehmen

6 Gerechtigkeit und Freiheit: Zentrale Konzepte, unterschiedlich definiert

Gerechtigkeit steht in der Auseinandersetzung mit Road Pricing im Zentrum der Argumentation – und zwar sowohl bei den Gegnern wie bei den Befürwortern.

Road Pricing-Gebühren fallen nicht allen gleich stark zur Last

Road Pricing sei ungerecht, finden viele der Personen, die die neue Gebühr ablehnen. Denn die Bewohner des ländlichen Raumes – insbesondere Landwirte – seien aufs Auto angewiesen: zum einen wegen ihrer Arbeit, zum anderen, weil das (fehlende) Angebot des öffentlichen Verkehrs ein Umsteigen gar nicht zulasse. Ausserdem begünstige Road Pricing die Begüterten, die sich durch Gebühren kaum vom Fahren abhalten liessen – und die gegenüber den finanziell schwächer Gestellten, die sich kein Auto mehr leisten könnten, nun doppelt im Vorteil seien, wenn sie auf den staufreien Strassen rascher vorwärts kämen. Auch benachteilige die Abgabe die Angestellten gegenüber den Selbständigerwerbenden, die die Gebühr bei der Steuer abziehen könnten.

Road Pricing gleicht die Mobilitätschancen aller Menschen aus

Road Pricing mache das ganze Verkehrssystem gerechter, denken dagegen all jene, die sich fahrleistungsabhängige Abgaben wünschen. Denn diese würden dazu beitragen, allen Menschen gleichwertige Mobilitätschancen einzuräumen. Das Auto sei schliesslich nur ein Fortbewegungsmittel für Erwachsene, die es sich finanziell leisten könnten. Kinder und alte Menschen, die selber nicht führen, aber auch all jene, die die erforderlichen Mittel fürs Autofahren nicht aufbrächten, würden durch die einseitige Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs benachteiligt.

Bewegungsfreiheit ist ein hohes Gut

Einen ähnlich zentralen Stellenwert in der Diskussion von Road Pricing nimmt das Bedürfnis nach „Freiheit“ ein. Dass jeder Mensch grundsätzlich jeden Ort sollte erreichen können, wurde – auf die entsprechend provokativ formulierte Frage des Moderators – von niemandem bestritten. Kontroverser ist allerdings, ob auch jedes Verkehrsmittel frei und ohne Einschränkungen gewählt werden könne. Die Freiheit des Einzelnen nehme dort ein Ende, wo sie den Freiraum des anderen einzuschränken beginne, meinte ein Teilnehmer aus der Agglomeration Zürich: „Wer darauf angewiesen ist, soll frei fahren können. Aber ein Recht auf Mobilität – dass es das gibt, diese Auffassung teile ich nicht. Mobilität ist schön und gut, aber meine Mobilität schränkt andere ein. Und das sollte möglichst selten passieren.“ In den Diskussionsrunden der Stadt Zürich, unter den VertreterInnen autoloser Haushalte und ansatzweise auch bei den GeschäftsinhaberInnen wurden Voten laut, wonach eine Begrenzung der „Mobilitätsfreiheit“ zumindest beim internationalen Gütertransport oder bei kurzen (Ferien)flügen ernsthaft erwogen werden sollte. Aus diesem Blickwinkel hat in der Bewertung von Freiheit auch eine Güterabwägung einzufließen: was ist unbedingt erforderlich – und welche anderen Güter werden tangiert, wenn das „Gut der Mobilitätsfreiheit“ hoch gehalten wird?

Das Privatauto wird als Symbol der Freiheit wenig hinterfragt

Dass das Auto stillschweigend zum Symbol dieser Mobilitätsfreiheit geworden ist, dessen Verheissungen nur schwer widerstanden werden kann, wurde im Grossen und Ganzen nicht einmal von jenen in Frage gestellt, die diesem Fahrzeug kritisch gegenüber stehen. „Im Auto fahren ist schon etwas Herrliches, es ist ein wunderbares Instrument. Ich ertappe mich jedes Mal, dass ich ein Auto etwas Lässiges finde“, gestand ein vehementer Befürworter von Road

Pricing aus der Stadt Zürich. Einzig eine Stimme aus den Reihen der autolosen Haushalte wies darauf hin, dass jene, die das Versprechen individueller Bewegungsfreiheit zwangsläufig ans Automobil binden, möglicherweise einem Trugschluss aufsitzen: „Wenn Familien ihre Kinder überall hin fahren, werden diese falsch sozialisiert. Sie lernen nicht, sich eigenständig zu bewegen. Das ist auch eine Einschränkung der Freiheit.“

Freiheit und Gerechtigkeit schreiben sich also AnhängerInnen von Road Pricing wie auch ihm feindlich Gesinnte auf ihre Fahnen. Allerdings definieren sie diese beiden zentralen Werte unterschiedlich, und zwar nicht zuletzt deshalb, weil sie den Kreis jener Menschen unterschiedlich weit ziehen, die es als moralisch berechnete Subjekte in die Betrachtungen mit einzubeziehen gilt (im einen Fall sind es die erwachsenen Bürgerinnen und Bürger, die im Prinzip berechnete und fähig sind Auto zu fahren, im anderen Fall werden auch Kinder und Betagte berücksichtigt). Doch auch die Perspektiven unterscheiden sich: diejenigen, die Road Pricing als ungerechten und unstatthaften Eingriff in die Mobilitätsfreiheit taxieren, betrachten die neue Gebühr fokussiert als verkehrspolitische Massnahme. Demgegenüber begreifen diejenigen, aus deren Sicht Road Pricing der Gesellschaft Gerechtigkeit beschert und dazu beiträgt, freiheitsbeschränkende Abhängigkeitsverhältnisse abzubauen, die neuen Strassenbenutzungsgebühren eher als übergreifendes sozialtechnisches Instrument.

Verkehrsplanerische
Massnahme oder “sozial-
technisches“ Instrument?

7 Der kleinste gemeinsame Nenner oder: absehbare Konfliktfelder

In den Gesprächen, die im Rahmen der *publifocus*-Runden geführt wurden, kamen verschiedene Modelle von Road Pricing zur Sprache, die sich vor allem in ihren Zielen, dem Geltungsbereich und in der Verwendung der erhobenen Mittel unterscheiden. In der Auseinandersetzung mit diesen verschiedenen Modellen zeigte sich, dass nur einige wenige grundsätzliche und so gesehen eher „abstrakte“ Anliegen weitgehend unbestritten sein dürften. Je stärker sich die Diskussion der praktischen Umsetzung nähert und damit konkrete Ansätze der Ausgestaltung von Road Pricing thematisiert, desto uneinheitlicher und vielschichtiger wird das Meinungsbild – und zwar nicht nur zwischen Gegnern und Befürwortern der neuen Abgabe, sondern auch innerhalb dieser Fraktionen.

Zwar lässt der *publifocus* keine quantitativen Aussagen zu. Aber er gestattet es, auf qualitative Art Argumentationslinien nachzuzeichnen und Meinungsbilder zu skizzieren. Damit liefert er Hinweise auf Konfliktfelder, die mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit auch auf gesamtschweizerischer Ebene eine eventuelle künftige politische Auseinandersetzung mit der neuen Strassenbenutzungsabgabe prägen werden. Dass diesen Konfliktbereichen bei allfälligen Vorschlägen zur Umsetzung von Road Pricing gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird, könnte für die Akzeptanz des neuen Instrumentes entscheidend sein.

An der Basis der Hauptkontroversen dürfte zum einen ein unterschiedliches Verständnis staatlicher Aufgaben liegen, zum anderen eine unterschiedliche Definition und Priorisierung der Probleme, die es zu bewältigen gilt. Ein weiterer Grund für die uneinheitliche Beurteilung des neuen Instrumentes dürfte schliesslich auch sein, dass seine Wirkung unterschiedlich eingeschätzt wird.

7.1 Weniger Verkehr oder ungehinderte Fahrt?

Road Pricing wird in der Regel eingesetzt, um Mittel für die öffentliche Hand zu generieren und um das Verkehrsaufkommen auf den Strassen wirkungsvoller zu bewältigen; diese Effizienzsteigerung kommt in der Praxis auch durch eine gewisse Verkehrsreduktion zustande, welche die neue Strassenbenutzungsabgabe nach sich zieht. So gesehen, findet sie sowohl bei vielen umweltpolitisch motivierten Personen Zustimmung als auch bei solchen, die sich für eine optimal ausgebaute und leistungsstarke Infrastruktur im Dienst eines ungehinderten Verkehrsflusses stark machen. Während *publifocus*-Teilnehmende mit Wohnsitz in den Städten eher dazu neigten, sich für eine Begrenzung des Privatverkehrs stark zu machen, waren jene Personen, die einer Verflüssigung des Verkehrs und damit dem Ausbau der Infrastruktur den Vorzug gaben, tendenziell in der Agglomeration zu Hause.

Die unterschiedlichen Zielsetzungen rufen allerdings nach je verschiedenen Modellen der Ausgestaltung von Road Pricing – und genau daran dürften sich künftige Konflikte entzünden: steht das Anliegen einer Verkehrsreduktion und damit eine Begrenzung des Verkehrs im Vordergrund, müssen die Abgaben möglichst hoch ausfallen, damit der Anreiz gross wird, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen und das Privatauto nur mehr sehr zurückhaltend einzusetzen. Die Einnahmen müssten in diesem Modell zweckgebunden dem öf-

fentlichen Verkehr oder allenfalls der Abgeltung externer Kosten vorbehalten bleiben – keinesfalls hingegen in den Ausbau der Strasseninfrastruktur fliessen. Wenn dagegen Road Pricing die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems steigern soll, gilt es, die Höhe der Abgabe so auszutarieren, dass sie nicht allzu viele Personen von der Benützung der Strassen abschreckt und somit selber die Basis des eigenen Gewinns weg erodiert. Die Mittel müssten auf jeden Fall zweckgebunden für Verkehrsprojekte verwendet werden – im Extremfall nur für den Strassenausbau, der ja die Quelle der Einnahmen darstellt, allenfalls auch für Projekte des öffentlichen Verkehrs, um die Effizienz des gesamten Verkehrssystems zu steigern.

7.2 Umweltschutz durch Verzicht oder durch technische Optimierung?

Eng mit dem Anliegen nach einer Verkehrsreduktion verbunden ist für viele auch der Wunsch, die natürlichen Ressourcen – Luft, unüberbautes Land, aber auch der Rohstoff Erdöl und Anderes mehr – seien zu schonen.

Soll Road Pricing als ökologisches Steuerungsinstrument eingesetzt werden, drängt sich auch wieder das entsprechende Modell auf: Umweltfreundliches Road Pricing würde relativ hohe Abgaben erfordern, die den Umsteigeeffekt vergrössern. Eine Abstufung nach Fahrzeugtyp (Bevorzugung schadstoffarmer und sparsamer Autos) oder nach Belegungsgrad würde ebenfalls in dieses Konzept passen. Die Mittel wären hier zweckgebunden für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder allenfalls für die Kompensation ökologischer Schäden vorzusehen; eine Verwendung für Strassenprojekte hingegen wäre ausgeschlossen.

Obschon keine der *publifocus*-Gesprächsrunden sich gegen den Schutz der Umwelt aussprach, zeichnen sich auch hier Konflikte ab: zumindest in den Genfer Diskussionsgruppen stellten viele Teilnehmende in Abrede, dass Road Pricing ein taugliches Mittel sei, um die Umwelt zu schützen. Technische Innovationen seien dazu weit besser geeignet. Da in beiden Genfer Gruppen etliche Personen mit Blick auf den Umweltschutz deutlich anders argumentierten als die meisten Personen aus den Deutschschweizer Gesprächsrunden, ist zu vermuten, dass sich die kulturellen Differenzen im Zusammenhang mit dem umweltschonenden Potenzial von Road Pricing besonders stark artikulieren könnten.

7.3 Mehr Mittel für Verkehrsprojekte oder Begrenzung staatlicher Einnahmelust?

Nahezu in allen Gesprächsrunden wurden Stimmen laut, die sich über die ständig zunehmende Gebührenlast beklagten. In diesen Voten schwingen deutliche Vorbehalte gegenüber einem als geldgierig und dabei nicht besonders effizient wahrgenommenen Verwaltungsapparat mit. Aus Sicht dieser „Staats-skeptiker“ wäre Road Pricing allenfalls akzeptierbar, wenn dafür andere Abgaben gesenkt würden sprich: die Staatsquote insgesamt nicht erhöht würde. „Kostenneutralität“ war in diesem Zusammenhang ein Stichwort und Anliegen, das wiederholt vorgebracht wurde. Im Widerspruch dazu stehen all jene, die das Verkehrssystem ausbauen möchten und dazu eine Zweckbindung der erhobenen Mittel vorsehen – sei sie für den öffentlichen, sei sie für den privaten (Strassen)verkehr. Auch diese Frage einer möglichen Zweckbindung war durchwegs umstritten.

7.4 Road Pricing – oder alternative Instrumente?

Selbst Personen, welche die verschiedenen Ziele grundsätzlich bejahen, die mit Road Pricing angestrebt werden, heissen die neue Abgabe nicht zwangsläufig gut. Vielmehr sprechen sie sich teilweise für alternative Instrumente aus:

- Aus ihrer Perspektive wäre die Reduktion der Schadstoffbelastung und der Verkehrsmenge durch eine massive Verteuerung des Benzinpreises wirkungsvoller und mit geringerem Aufwand zu erreichen.
- Auch technische Neuerungen könnten Road Pricing obsolet werden lassen: die Konzeption neuer bzw. die Förderung bereits existierender sparsamer Motoren könnte die Umweltbelastung durch Abgase und Lärm effizienter mindern als Road Pricing.
- Auch könnten Fortschritte in der Informations- und Kommunikationstechnologie die Notwendigkeit räumlicher Verschiebungen drastisch verringern.
- Schliesslich könnte eine früh einsetzende Mobilitätserziehung flankierend das Verhalten und die bewusste Wahl des Verkehrsmittel fördern.

Aus diesem Blickwinkel ist es sinnvoller, über Wissenschafts- und Technikförderung zu diskutieren als über die Einführung neuer Abgaben.

7.5 Regionaler oder nationaler Ansatz?

Ein weiterer Knackpunkt liegt schliesslich in der Frage, ob Road Pricing in ausgewählten Regionen – namentlich in Kernstädten oder Agglomerationen – oder flächendeckend im ganzen Land eingeführt werden soll. Für den regionalen Ansatz sprechen sich zum einen Personen aus, die pragmatisch denken und sich für die Einführung eines räumlich begrenzten Pilotprojektes grössere Erfolgchancen ausrechnen als für ein flächendeckendes Modell. Bejaht wird eine regionale Umsetzung ausserdem tendenziell auch von jenen Teilnehmenden, die Wert auf die grösstmögliche Transparenz bei der Verwendung der eingenommenen Mittel legen. Die Befürchtung, dass die durch Road Pricing erzielten Einnahmen in einen allgemeinen „Bundestopf“ fliessen könnten, war jedenfalls für etliche *publifocus*-Teilnehmende ein Grund, sich gegen die neue Abgabe zu verwahren.

Mit einer landesweiten Einführung der neuen Abgabe hingegen liebäugeln jene, die Road Pricing aus grundsätzlichen, weltanschaulichen Gründen begrüessen sowie Personen, die an der Effizienz eines Systems zweifeln, das in eine Vielzahl regionaler (und im schlimmsten Fall schlecht aufeinander abgestimmter) Lösungen zu zersplittern droht.

8 Der *publifocus* „Road Pricing“ in der nachträglichen Beurteilung

Übers Ganze gesehen, hat sich der Aufbau des *publifocus* zum Road Pricing bewährt: dank der gewählten Gruppen ist es gelungen, grundsätzliche Unterschiede in der Haltung gegenüber den neuen Strassenzöllen auszumachen und prägende Argumentationsstränge heraus zu arbeiten. Die Ergebnisse aus dem *publifocus* stehen dabei mit den Resultaten anderer Untersuchungen nicht in Widerspruch. Zu erwähnen sind hier insbesondere die Akzeptanzstudien, die im Rahmen des Nationalen Forschungsprogramms 41 „Verkehr und Umwelt“ und auf Ebene der EU mit den Forschungsprogrammen „Pricing Acceptability in the Transport Sector (PATS)“ sowie „Pricing Measures Acceptance (PRIMA)“ durchgeführt wurden.

8.1 Die Frage nach der Ausgewogenheit, gewisse Kritik an Doppelspurigkeiten

In allen Gruppen bewerteten die Teilnehmenden die Qualität von Informationsbroschüre und Expertenreferat mehrheitlich sehr positiv (s. Evaluation im Anhang). Die Teilnehmenden hatten sich mehrheitlich gut auf den Anlass vorbereitet und die Informationsbroschüre aufmerksam gelesen; einige von ihnen bedauerten denn auch, dass im Einführungsreferat Inhalte aus der Broschüre wieder aufgenommen wurden, wodurch aus ihrer Sicht gewisse Doppelspurigkeiten entstanden.

Leise Kritik wurde vereinzelt auch mit Blick auf die Ausgewogenheit der gelieferten Informationen laut. Namentlich mehrere Teilnehmende aus der Agglomeration Genf waren der Ansicht, Broschüre bzw. Referat hätten zu Gunsten der neuen Strassenabgabe Partei ergriffen. Die Frage nach der Ausgewogenheit wurde auch von der Gruppe der GeschäftsinhaberInnen aufgeworfen: hier vertrat eine Person die Ansicht, die Begleitgruppe nehme wahrscheinlich eher eine wohlwollende Haltung gegenüber Road Pricing ein; die gleiche Person attestierte hingegen den fachlichen Informationen aus Broschüre und Vortrag Ausgewogenheit.

8.2 Was verkehrspolitische Fragen aufwirft

Im Anschluss an das Expertenreferat hatten die Diskussionsteilnehmenden Gelegenheit, Fragen zu stellen. Zwei Fragen wurden dabei unabhängig voneinander in verschiedenen Gruppen aufgeworfen.

Zu Anmerkungen und Diskussionen Anlass gab der Umstand, dass der Privatverkehr seine direkten Kosten deckt, respektive: dass auf Bundesebene die Ausgaben für den Unterhalt der Strasseninfrastruktur geringer sind als die Einnahmen aus den Treibstoffzöllen. Weitere Erläuterungen zur Verwendung dieser Einnahmen forderten Mitglieder aus den Diskussionsrunden „Agglomeration Zürich“, „Stadt Genf“ sowie „städtische GeschäftsinhaberInnen“. Vor diesem Hintergrund sind die argumentativen Schwierigkeiten absehbar, die – je nach Zielpublikum – auftreten dürften, wenn ausgerechnet in einem Bereich zusätzliche Gebühren eingefordert werden, der seine direkten Kosten voll abdeckt.

In der Stadt Genf und in der Runde mit VertreterInnen autoloser Haushalte wurde das Verhältnis von Road Pricing und direkter Demokratie angesprochen. Ob die Londoner Bevölkerung der Einführung der „congestion charge“ in einer Abstimmung zugestimmt habe, wollte eine Person aus der Stadt Genf wissen. Jemand aus der Gruppe der Autolosen erkundigte sich, ob Akzeptanzunterschiede festzustellen seien zwischen Regionen, die über die Einführung von Road Pricing abgestimmt hätten und solchen, denen die Gebühr von oben diktiert worden sei. Dass die neuen Strassenzölle mit Fragen der politischen Entscheidungsfindung verknüpft werden, kann womöglich als Hinweis darauf gewertet werden, dass gewisse Teilnehmenden instinktiv an ihrer demokratischen Durchsetzbarkeit zweifeln.

8.3 Sprachliche Fallstricke

Ein Einzelvotum aus der Stadt Genf schliesslich weist darauf hin, dass allein schon die sprachliche Auseinandersetzung mit Road Pricing ihre Tücken birgt (von der Suche nach einer konsensfähigen Haltung schon ganz zu schweigen): das Wort „péage“ verbinde man im französischen Sprachraum mit jenem Modell von Autobahngebühren, wie es in Frankreich oder Italien umgesetzt werde – und die dort gesammelten Erfahrungen, in der Warteschlange vor dem Kassehäuschen, seien mehrheitlich negativ. Demgegenüber ist der in die deutsche Sprache eingeflossene Anglizismus des „Road Pricing“ unbelasteter; ähnliche Assoziationen wie der französischsprachige Ausdruck „péage“ könnte allenfalls das Wort „Strassenzoll“ wecken. In einer Auseinandersetzung mit den neuen Strassengebühren könnte, zumindest auf nationaler Ebene, die Sprache einmal mehr eine wichtige Rolle spielen.

9 Anhang

9.1 Die sechs Diskussionsrunden im Überblick

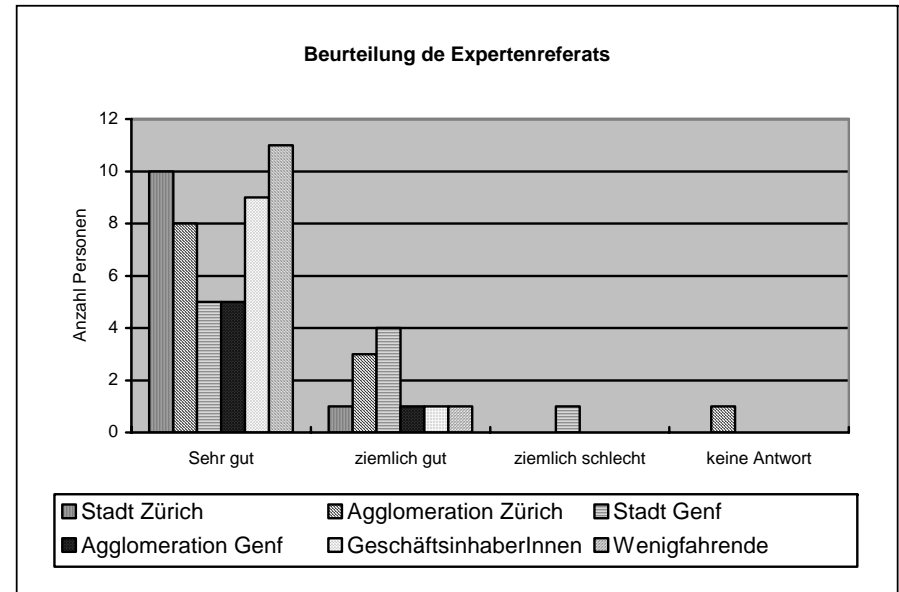
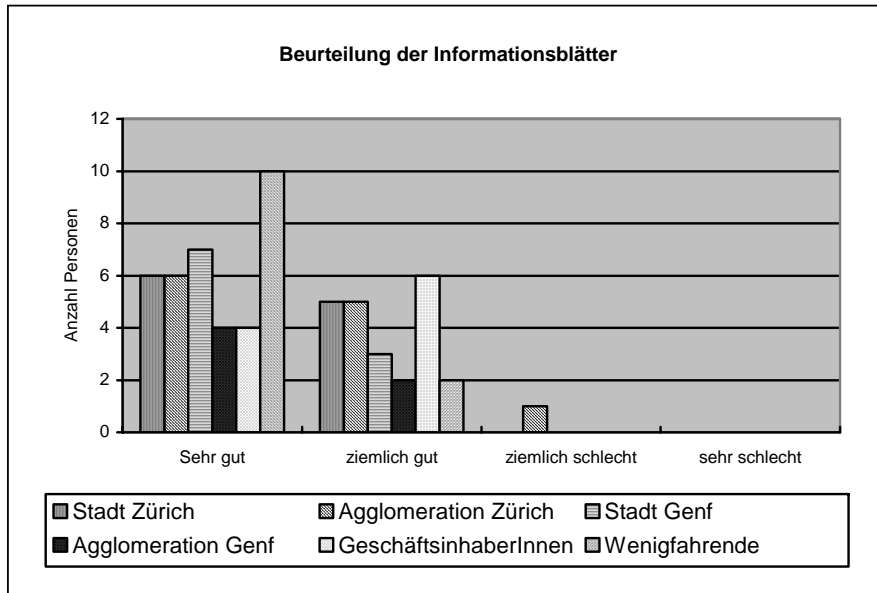
Insgesamt haben 71 Personen, aufgeteilt auf 6 Gesprächsrunden, am *publifocus* teilgenommen. Die nach Alter, Geschlecht und beruflichem Hintergrund gemischten Diskussionsgruppen aus der deutschen und französischen Schweiz wurden nach dem Zufallsprinzip angeschrieben; die dazu erforderlichen Adressen wurden von einem professionellen Adressenvermittlungsinstitut erworben. Aus jenen Personen, die sich auf Grund des „mailings“ grundsätzlich bereit erklärten, am *publifocus* teilzunehmen, stellten die Organisatoren Gruppen zusammen, die nach demographischen Kriterien (Alter, Geschlecht, Beruf) möglichst dem Querschnitt der Bevölkerung entsprachen. (Ausnahme: Wenig Autofahrende und Geschäftsinhaber)

9.2 Kennzahlen zu den einzelnen Diskussionsrunden

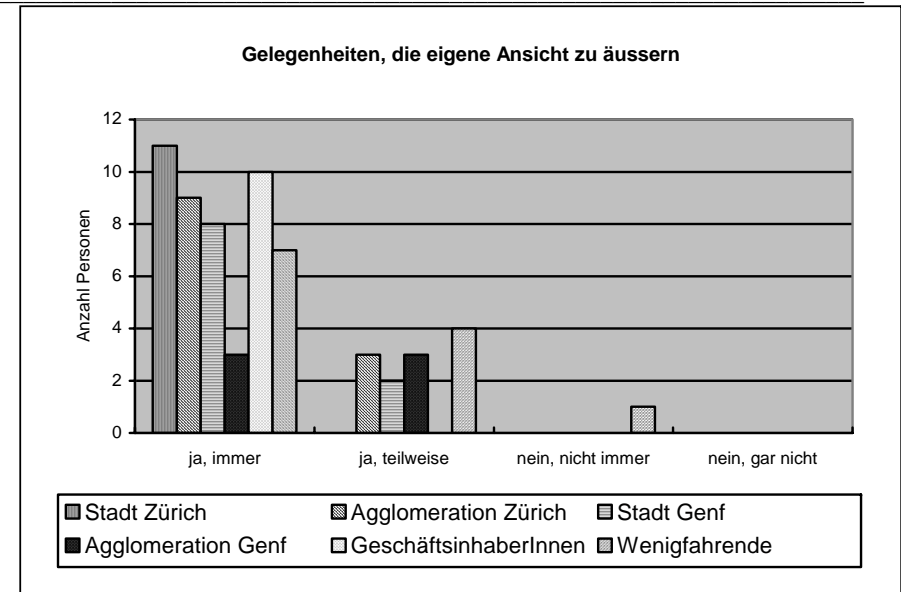
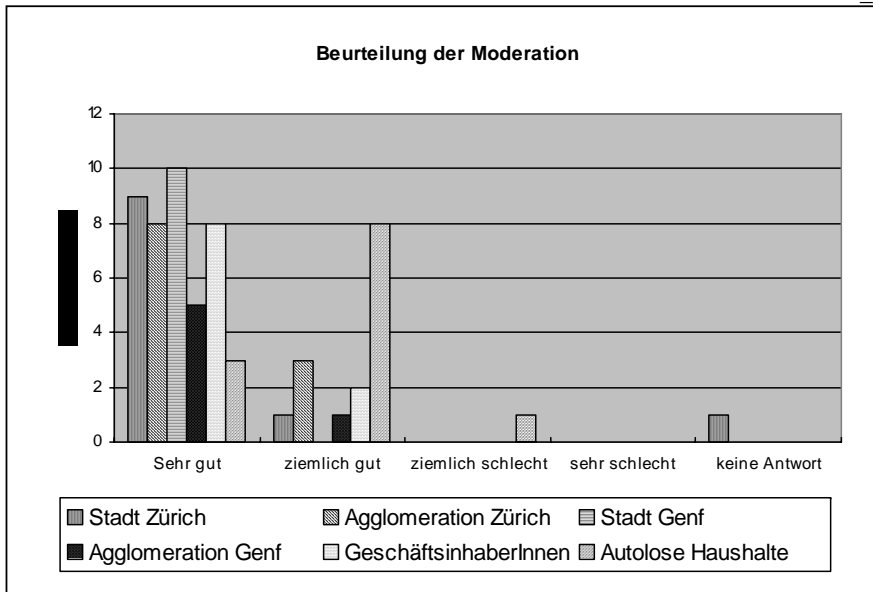
| Diskussionsgruppe mit | Datum / Ort | Anzahl eingeladener Personen | Anzahl effektiv erschienener Personen | Anzahl Frauen | Anzahl Männer | Alter JüngsteR | Alter ÄltesteR | Anzahl zurückgesandter Fragebögen |
|---------------------------------------|------------------|------------------------------|---------------------------------------|---------------|---------------|----------------|----------------|-----------------------------------|
| Personen aus der Stadt Zürich | 24.08.04, Zürich | 13 | 11 | 5 | 6 | 32 | 50 | 11 |
| Personen aus der Agglomeration Zürich | 25.08.04, Zürich | 13 | 12 | 5 | 7 | 31 | 62 | 12 |
| Personen aus der Stadt Genf | 31.08.04, Genf | 13 | 13 | 4 | 9 | 28 | 62 | 10 |
| Personen aus der Agglomeration Genf | 01.09.04, Genf | 13 | 10 | 5 | 5 | 48 | 60 | 6 |
| Städtische GeschäftsinhaberInnen | 07.09.04, Bern | 13 | 11 | 3 | 8 | 37 | 56 | 10 |
| Wenig Autofahrende | 08.09.04, Bern | 14 | 14 | 6 | 8 | 26 | 80 | 12 |
| Total: | | 79 | 71 | 28 | 43 | | | 61 |

9.3 Auswertung der eingegangenen Fragebögen

Insgesamt 61 der 71 Teilnehmenden haben den Fragebogen zurück gesandt, der die wichtigsten Kritikpunkte und Anmerkungen zum *publifocus* erfassen soll. Der Rücklauf beträgt somit 85,9%, was in der sozialwissenschaftlichen Praxis als extrem hoch gilt. Aufgrund der niedrigen Fallzahlen ist es allerdings nicht sinnvoll, die Auswertungsergebnisse prozentual darzustellen. Gewählt wurde stattdessen die Darstellung in absoluten Werten. Im Fragebogen waren ausserdem Möglichkeiten für offene, individuelle formulierte Antworten und Anmerkungen gegeben.



Die vorbereitenden Informationen wurden von den Teilnehmenden mehrheitlich positiv beurteilt; es wurde ihnen im Grossen und Ganzen sehr gute Verständlichkeit attestiert. In Kommentaren bemängelt wurde dagegen eine gewisse Doppelspurigkeit. „Das Referat war zu viel Wiederholung, insbesondere, wenn die Broschüre vorgängig gelesen wurde“ hielt jemand aus der Stadt Zürich fest. Auch die Neutralität des Experten wurde in Frage gezogen – vor allem, aber nicht ausschliesslich von Teilnehmenden aus der Stadt und Agglomeration Genf. „Ich habe das Gefühl, dass Herr F. Walter für das Road Pricing ist“, schrieb eine weitere Person aus der Agglomeration Zürich. Allerdings gab es auch mehrere Teilnehmende – ebenfalls aus dem französisch- und dem deutschsprachigen Raum – die die Objektivität der Informationen ausdrücklich lobten.



Die Moderation wurde von den meisten Teilnehmenden geschätzt. Zu über zwei Dritteln verleihen sie ihr das Prädikat „sehr gut“. Bemerkenswert ist, dass die Beurteilung durch die Gruppe mit den autolosen Haushalten am strengsten ausfiel: von den insgesamt 15 Personen, die dem Moderator nur ein „ziemlich gut“ zugestehen, kommen mehr als die Hälfte aus dieser Gruppe. Sie liefert auch den einzigen Ausreisser nach unten, der die Leistung des Moderators „ziemlich schlecht“ fand. In den ergänzenden Kommentaren aus dieser Gruppe fanden sich allerdings auch Hinweise darauf, dass sich einige Mitglieder weniger am Moderator, sondern in erster Linie am Betragen gewisser Kollegen gestossen haben: „Er hätte Monologe früher unterbrechen sollen...“, bzw. „teilweise schwieriges Publikum. Von mir aus hätte Moderation strenger sein können“, fanden zwei Teilnehmende aus dieser Gruppe.

Als grundsätzlichen Kommentar zum *publifocus* gaben etliche Teilnehmende aus allen Gesprächsrunden an, sie hätten den informativen Abend geschätzt und *publifoci* seien Anlässe, die man ruhig öfter durchführen könne. Bemängelt wurde indes von mehreren Personen (namentlich aus der Gruppe der autolosen Haushalte), die Runden seien allzu homogen zusammengesetzt worden und die Kontroverse sei entsprechend zu kurz gekommen: „Diese Gruppe war zu einseitig zusammengesetzt (...) Es fehlten die Alten, die Jungen (-> Jugendparlament) – schade!“, meinte eine Person aus dieser Runde.

9.4 Analyseraster der *publifocus*-Gesprächsrunden: Zusammenstellung der Argumente

Das nachfolgende Raster gibt einen Überblick über die Argumente aus den verschiedenen *publifocus*-Diskussionsrunden.

Wenn immer möglich, wurden die Argumente jeweils den Fragen zugeordnet, mit denen sie im Lauf der Gespräch im unmittelbaren Zusammenhang standen. Da indes der erste Teil der Diskussion weitgehend frei und assoziativ war, passte der Moderator seine Fragen in den Gesprächszusammenhang ein, was mitunter die direkte Vergleichbarkeit etwas erschwert. Um die Transparenz möglichst hoch zu halten, ist in der Tabelle festgehalten, wenn einzelne Fragen nicht überall ausdrücklich oder in unterschiedlichen Formulierungen gestellt wurden.

Ausserdem galt es bei der Auswertung zu berücksichtigen, dass einzelne Argumente mitunter im Zusammenhang mit verschiedenen Fragen geltend gemacht wurden. Nach Möglichkeit wurden diese Argumente nicht den unterschiedlichen Frageblöcken zuzuordnen, sondern es wurde es mit jener Frage in Beziehung gesetzt, die gesamthaft am häufigsten zu seiner Nennung geführt hatte.

Die im Raster zusammengefassten Angaben lassen keine Rückschlüsse auf die Anzahl der Nennungen zu. Es wurde nämlich nur vermerkt, ob ein bestimmtes Argument in den einzelnen Gesprächsrunden vorgebracht wurde. Es wird dabei nicht unterschieden, ob das Argument nur von einer einzigen Person oder von mehreren Teilnehmenden zur Sprache gebracht wird. Eine quantitative Auszählung schien auf Grund der geringen Teilnehmerzahlen wenig sinnvoll, und auch, weil sich die "Dynamik" der einzelnen Gesprächsrunden stark unterschieden.

9.4.1 Gruppierung der Darlegungen, Glieder der Argumentationsketten

Der *publifocus*-Bericht entspricht in einer gewissen Weise dem Resultat eines Ordnungsprozesses: während der Diskussionen selber (die gelegentlich auch sprunghafte bis leicht chaotische Phasen durchlaufen können) werden Niederschriften erstellt, die möglichst nahe am Wortlaut der Voten liegen. Diese Niederschriften sind die Grundlage für die tabellarische Übersicht der Argumente in Kapitel 9.4.2. Der Schritt von der Tabelle zum Bericht erfordert eine weitere Bündelung und Selektion. So geht es zunächst einmal darum, jene Argumente heraus zu arbeiten, die in den verschiedenen Gruppen von mehreren Teilnehmenden unabhängig von einander vorgebracht wurden. Diese Voten werden in einem weiteren Schritt zu anderen Aussagen in Beziehung gesetzt: etwa zu ergänzenden Begründungen oder zu widersprechenden Ansichten. In dieser Phase geht es auch darum, diese heraus destillierten Argumentationen den Personen bzw. Personengruppen zuzuordnen, die sie zur Sprache bringen (oder ihnen allenfalls widersprechen).

Im Schlussbericht selber lässt sich dieser Verarbeitungsprozess allerdings kaum mehr nachzeichnen. Vielmehr gewinnt der Bericht seine Lesbarkeit oftmals gerade dadurch, dass er Argumente zu einander in Beziehung setzt, ohne dabei auch noch auf den unmittelbaren Kontext zu verweisen, in welchen sie ursprünglich eingebettet waren. Dies lässt sich beispielhaft an der Auseinandersetzung mit der Frage dokumentieren, ob Road Pricing eher auf nationaler Ebene oder regional einzuführen sei. In der Agglomeration und der Stadt Genf wie auch in der Stadt Zürich äusserten verschiedene Teilnehmende ihre Präferenz für eine regionale Umsetzung im Zusammenhang mit der Frage, ob Road Pricing ein geeignetes Instrument wäre, um einzelne Bauwerke zu finanzieren: Auf keinen Fall solle das Geld in einen allgemeinen Bundestopf fließen, was eines der vorgebrachten Anliegen, während eine andere Antwort besagte, zwar würde sich Road Pricing eignen, um einzelne Bauwerke zu finanzieren, aber das Geld solle dabei in jener Region investiert werden, wo es eingezogen wurde. In der Agglomeration Zürich dagegen war es die Frage, wohin das durch Road Pricing eingenommene Geld fließen solle, die Rückschlüsse auf die Präferenz einer regionalen Umsetzung zulässt: in dieser Gruppe wurde ausdrücklich gewünscht, das Geld solle für Unfallopfer oder für den öffentlichen Verkehr verwendet werden, es solle dabei aber auf jeden Fall in der Region bleiben, wo es herkomme. Diese Voten ergänzen also die Entgegnung auf die Frage, wo Road Pricing am ehesten eingeführt werden solle (hier gab es in der Tat etliche Teilnehmende, die sich wiederum für einen regionalen Ansatz aussprachen, während sich einzelne Votanten für eine flächendeckende Einführung der neuen Strassenabgabe aussprachen).

Beim Erstellen des Schlussberichtes geht es indes nicht nur darum, inhaltlich weitgehend deckungsgleiche, aber in unterschiedlichem Kontext vorgebrachte Argumentationen zu verbinden. Vielmehr müssen zuweilen auch inhaltlich abweichende, aber dennoch in einem engen inhaltlichen Zusammenhang stehende Voten mit einander verbunden werden. Bildlich gesprochen lassen sich diese Fälle so charakterisieren, dass verschiedene Personen gewissermassen von einem Kernpunkt aus in verschiedene Richtungen weiter gedacht haben. Ein Beispiel: bei den Gewerbetreibenden fand eine Person, eigentlich sei das Thema der Mobilität so wichtig, dass es auch in den Schulen zur Sprache gebracht werden müsse. Eine Teilnehmerin aus der Stadt Zürich wiederum wies darauf hin, dass Kinder oft auf eine problematische Art erzogen würden und auch die Selbstständigkeit in ihrem Mobilitätsverhalten verlören, wenn die Eltern sich überall hin chauffieren. Diese beiden an sich unterschiedliche Einzelargumente lassen sich insofern mit einander in Beziehung setzen, als es hier um die Frage

geht, wie wir die folgenden Generationen zu einem angemessenen Umgang mit Mobilität erziehen. Daher ist es gerechtfertigt und naheliegend, diese beiden Argumente im Text zu erwähnen und mit einander in Beziehung zu setzen

9.4.2 Übersicht über die vorgebrachten Argumente

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Gründe, welche zur Teilnahme am <i>Publifocus</i> motiviert haben: | | | | | | |
| Leidensdruck durch Verkehr; Wunsch, sich zu äussern | X | | | | | X |
| Betroffenheit durch Beruf | X | | | | | X |
| Betroffenheit als starkeR VerkehrsbenutzerIn | X | | | | | |
| Betroffenheit wegen schlechter Organisation des Verkehrs (Ärger über Stau) | | X | | | | |
| Lösungen für Verkehrsprobleme kennen lernen | | | X | | X | X |
| Zeugnis ablegen, dass sich Mobilität auch ohne Auto gut organisieren lässt | X | | | | | X |
| Sich für öffentlichen Verkehr ö.V. einsetzen / VerfechterIn ö.V | | | | | X | |
| Interesse/Sorge wegen Verkehrsentwicklung / laufende Konfrontation mit Verkehrsproblemen | X | | X | | | |
| Interessantes / attraktives Thema | | | | X | X | |
| Verker(sentwicklung) betrifft alle, wichtiges gesellschaftliches Thema | | X | | | | X |
| Wunsch, zur Verkehrsentlastung beizutragen | | | X | | | |
| Hoffnung auf Impulse/Hilfe bei der eigenen Meinungsbildung | | X | | | | |
| Ein Thema fördern, das in den Medien/in der Öffentlichkeit zu kurz kommt | | X | | | | X |
| Methode interessiert; interessanter Prozess der Meinungsbildung | X | | X | | | X |
| Neugierde | | X | | | | |
| Grundsätzliches Interesse an jeder Diskussion, an pro- und contra-Argumenten | | X | | | | |
| Thema und kompetente Dokumentation | | | X | | | |
| Chance, früh im Entscheidungsprozess der Verkehrspolitik mitzuwirken | X | | | | | |
| Freude, dass Bürger gefragt werden | | | | X | X | |
| Verantwortung für künftige Generationen wahrnehmen | | | | X | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Interesse für Wirtschaftsstandort | | | | | X | |
| Anliegen, Road Pricing (RP) rechtzeitig zu bekämpfen | | | | | X | |
| Anliegen, ständig wachsende Gebührenlast zu bekämpfen | | | | X | X | |
| Kindern mehr Raum auf den Strassen zurück geben | | | | | | X |
| Interesse an optimierten Wirtschaftskreisläufen (Bewältigung externer Kosten) | | | | | | X |
| Fragen zum Einstieg, nach den Vorträgen von K. Schneeberger/S. Bellucci und von F. Walter | | | | | | X |
| Wie lange existiert TA bereits? | | | X | | | |
| Seit wann werden publifoci durchgeführt? | | | X | | | |
| Welche Funktion hat die Begleitgruppe, nach welchen Kriterien wurde sie zusammengesetzt? | | | | | X | |
| Was haben die TA-Studien für einen impact? | | | X | | | |
| Kann jedeR die TA-Studien beziehen? | | | X | | | |
| Wie halten es die TA-Leute mit dem Autofahren? (Wer von ihnen hat ein eigenes Auto?) | | | | | | X |
| Wie viele Menschen sind im Zentrum Londons von der Staugebühr betroffen? | | | | X | | |
| Wie hat sich nach Einführung der city-Staugebühr in London die Unfallzahl resp. der Verkehr im Umland von London entwickelt? | X | X | | | | |
| Gibt es auch Angaben zur Kostenwahrheit im öffentlichen Verkehr? | X | | | | | |
| Die Kosten des Verkehrs werden durch Treibstoffzölle und andere Abgaben zu mehr als 100% gedeckt. Gilt das für alle Strassen? Was passiert genau mit dem Geld? | | X | | | X | |
| Werden Lärmschutzmassnahmen durch Treibstoffzölle gedeckt? | | | | | | X |
| Wer hätte die Befugnis (Autorité), in der Schweiz Gebühren einzuziehen / zu erheben? | | | | X | | |
| Frage zum Balkendiagramm über die Folgen der Londoner Staugebühr: die Abnahme beim PV sind gross, aber die Zunahmen beim öV demgegenüber eher gering. Wo sind die anderen geblieben? | | X | | | | |
| Zum Londoner Beispiel: gibt es auch Zahlen über die Entwicklungen im Umweltbereich? | | X | X | | | |
| Wenn der Betrieb des Londoner Systems so viel kostet – bleibt da überhaupt noch ein Gewinn? | | | X | | | |
| Ist die Vignette nicht auch eine Gebühr (péage)? | | | X | | | X |
| Wie viel bringt die Vignette ein? | | | X | | | |
| Gibt es Erhebungen, wie viele Arbeitsplätze durch Londoner Staugebühr geschaffen wurden? | | | X | | | |
| Weiss man schon, ob Road Pricing städtebauliche Auswirkungen hat? | | | | | | X |
| Gab es in London vor der Einführung der congestion charge eine Abstimmung? | | | X | | | |
| Kann man differenzieren, ob Akzeptanz von RP in jenen Fällen grösser ist, wo abgestimmt wurde? | | | | | | X |
| Weiss man, ob die Londoner Staugebühr vor allem bestimmte Fahrzeugkategorien betrifft? | | | X | | | |
| Was würde uns hindern, das funktionierende System der LSVa beim Privatverkehr einzuführen? | | | X | | | |
| Kostet es in Norwegen nichts, wenn man innerhalb der Kreise rumfährt? | | | | | | X |
| Zu den externen Kosten: geht ein Teil der Bussengelder in die Prävention oder für Unfälle? | | | X | | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| „Freie Diskussion“ | | | | | | |
| Welche Gefühle löst Road Pricing bei Ihnen aus? | | | | | | |
| RP ist eine Art Schocktherapie, damit man nachher das kleinere Übel (teurere Vignette) in Kauf nimmt | | | | | X | |
| Es weckt Befürchtungen, weil die angepriesenen positiven Aspekte nicht zutreffen („ich sehe die positiven Aspekte nicht / es nützt nichts) | X | | X | X | | |
| Es weckt Befürchtungen wegen der Kosten. Was erhält man dafür, wie kompensiert man die Kosten? | X | X | | X | X | |
| Es weckt Befürchtungen wegen der Intransparenz und des Mangels an Vertrauen in die Behörden | | | X | | | |
| Es weckt Befürchtungen wegen der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden / sozialer Aspekt, wer es sich leisten kann und wer nicht.. | X | X | | | | |
| Es weckt die Befürchtung, dass die Läden aufs Land zögen / die Stadt /das Zentrum kaputt ginge | | | | X | X | |
| Man kann Road Pricing nicht nur lokal/in einer Stadt einführen | X | | | | | |
| Man müsste Road Pricing in einen grösseren Kontext stellen, nicht nur national. Das könnte ein Hinderungsgrund für die Einführung werden. | X | | X | | | |
| In einer Zeit leerer Staatskassen ist zu befürchten, dass RP vom Staat als Mittel genutzt wird, um sich Geld zu beschaffen. | | X | | | | X |
| Wir haben genug Einnahmen – die Frage ist, wie wir die richtigen Fahrzeuge fördern (mit weniger Abgas) | | X | | | | |
| Das jetzige System ist nicht so schlecht („ich sehe die Probleme nicht“), Änderungen wecken Befürchtungen | | | X | | X | |
| | | | | | | |
| Road Pricing wäre schlecht, wenn das Geld für den Privatverkehr zweckgebunden wäre | | | | | | X |
| Es sollte eine andere Lösung gefunden werden – am ehesten durch massive Verteuerung des Benzin | | | | X | X | X |
| Es ist eine Idee, die sich (politisch) kaum wird umsetzen lassen | X | | | | X | X |
| Damit es sich umsetzen lässt, muss es allen gefallen, und dann bringt es nichts mehr | | | | | | X |
| Das Wort ist mit bestimmten (negativen) Erfahrungen verbunden, mit dem péage-Modell in Frankreich und Italien. | | | X | | | |
| Siedlungsplanung/-bewirtschaftung ist ein besseres Mittel, um den Verkehr zu steuern, als RP | | X | | | | |
| Die Rahmenbedingungen (öV-Angebot, Wohnungsangebot in der City) sind nicht gegeben | | X | | | X | X |
| Road Pricing ist nur ein Ansatz unter vielen | | | | | | X |
| Die Gefühle sind zwiespältig | | | | X | | |
| RP darf kein Nullsummenspiel werden (keine Senkung anderer Verkehrssteuern) | | | | | | X |
| Es kommt drauf an, wer bezahlen müsste („Franzosen, die in Genf arbeiten“) | | | X | | | |
| RP ist besser als nichts, aber es ist die letzte Variante, um mit dem Problem klar zu kommen. | | X | | | | |
| Ich bin nicht unbedingt gegen RP, sofern man etwas für den öV macht. | | X | | | | |
| Ich will gerne bezahlen, aber ich will wissen wozu, und ob alle Varianten betrachtet wurden. | | | X | | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| RP weckt keine Angst, sondern beschäftigt einen als mögliche Lösung für Umweltprobleme | X | | | | | |
| RP wäre positiv, wenn wir dafür etwas erhielten, z.B. eine Umfahrungsstrasse | | | | X | | |
| Es weckt Freude. RP ist ein gutes Mittel, um Verkehr zu dezimieren. Verkehr belastet Lebensraum, gefährdet Kinder und alte Menschen. | X | | | | | X |
| Es ist eine Idee, die die Chance erhalten sollte, dass man sie prüft (sich nicht von Pessimismus leiten lassen) | | | | | X | |
| RP ist eine Möglichkeit, verursachergerecht die externen Kosten zu überwälzen. | | X | | | | X |
| Die Stärke von RP ist, dass es differenziert greift (im Unterschied zu Benzinpreiserhöhung) und von verschiedenen Seiten unterstützt wird | | | | | | X |
| RP bringt etwas, sogar dann, wenn andere Verkehrssteuern gesenkt werden (weil RP von der Fahrleistung abhängt und dazu beiträgt, die variablen Kosten zu erhöhen. Hohe Fixkosten ermuntern dazu, viel zu fahren) | X | | | | | X |
| RP führt zu einer Win-Win-Situation für alle | | | | | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Braucht es überhaupt eine Verkehrsregulierung? Ist nicht auch „Regulierung durch Stau“ möglich? | | | | | | |
| Ja, es braucht Regulierung | X | X | X | X | X | X |
| Es braucht Regulierung, denn wenn man nichts macht (Stau lässt), gibt es tendenziell mehr Strassen | X | | | | | |
| Durch mehr Strassenbau können wir nichts regulieren, den der Boden ist eine knappe Ressource | X | | | | | |
| Es braucht Regulierung wegen Umweltbelastung | X | | | | | |
| Es braucht Regulierung wegen Zeitverlust im Stau | X | | | | | |
| Es braucht Regulierung, aber nicht so autoritär wie in Genf | | | X | | | |
| Regulierung kann über Parkplatz-Bewirtschaftung erfolgen (erfolgt de facto schon so, in ZH) | | X | | | | |
| Mit Road Pricing ist der Verkehr nicht lenkbar / Regulierung über RP bringt nichts | | X | | | | |
| Zahlen für's Auto nützt nichts („Schweizer lösen dann ein Abo“. „bei Bussen geht die Wirkung nach einer gewissen Zeit auch zurück“, „wer Auto fahren will, zahlt einfach“). | X | X | X | | | |
| Man muss öV-Angebot verbessern, dort klemmt es | | | X | | | |
| Man MUSS den Verkehr regeln – störend ist, dass Velofahrer alles dürfen, das provoziert Unfälle. Autos dagegen werden systematisch behindert. | | | X | | | |
| Man muss regeln, das wird auch gemacht und funktioniert recht gut | | | | X | | |
| Man muss regeln – im Moment wird der Verkehrsfluss in erster Linie gehindert (Rotphasen, Baustellen) | | | | X | X | |
| Man muss regeln – mit vernünftiger Anpassung der Ampeln, je nach Verkehrsaufkommen | | | | | X | |
| Es wurden gute Erfahrungen gemacht in Orten, wo Verkehr aus Zentrum verbannt wurde (St. Moritz) | | | | X | | |
| Man muss gute und billige Angebote schaffen (Park + Ride); die werden dann auch genutzt | | | | X | | |
| Es braucht ein Gesamtkonzept mit verschiedenen Massnahmen (Mehr Raum für Velo, gratis öV etc) | | | | | | X |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|---|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Welche Art von Mobilität wünschen SIE sich ganz persönlich? (Diese Frage wurde nur in Stadt Zürich, Agglomeration Genf und bei Haushalten ohne Auto explizit gestellt) | | | | | | |
| Autofahren ist eigentlich etwas Lässiges; aber es ist zu billig. RP würde etwas Realität in die Verklärung einführen | X | | | | | |
| Ich möchte eigentlich gar keine Autos – aber vernunftmässig sehe ich, dass es alle Mittel braucht. | X | | | | | |
| Ich möchte staufrei von A nach B kommen | X | | | | | |
| Ich wünsche mir, besser und sicherer mit dem Velo durchzukommen. | X | | | | | |
| Ich wünsche mir einmal im Monat einen autoverkehrsfreien Tag wünschen (für lustvolles Velofahren) | X | | | | | |
| Ich wünsche mir Road Pricing für Ballungszentren, aber nicht flächendeckend. | X | | | | | |
| Ich wäre für eine totale Entflechtung. Warum müssen alle am gleichen Ort durch? | X | | | | | |
| Ich wünsche mir einen Verkehr, der möglichst wenig Schadstoffe ausstösst | | X | | | | |
| Ich wünsche mir einen effizienteren öV, damit ich entspannter zum Ziel komme | | | | X | | |
| Ich wünsche mir mehr Parkhäuser an der Peripherie, die mit einem effizienten öV mit dem Zentrum verbunden sind | | | | X | | |
| Für mich müsste der öV gratis sein | | | | X | | |
| Ich möchte einen gerechten Verkehr | | | | | | X |
| Mein persönliches Ziel ist es, etwas gegen das Problem mit dem Klimaschutz zu unternehmen (RP) | | | | | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Gibt es ein Recht auf Mobilität? (andere Formulierungen: wollen Sie mein Recht auf Mobilität einschränken? Mobilität als „service public“?) | | | | | | |
| Ja, es gibt ein Recht auf Mobilität, aber man muss darüber reden, welche Kosten man deckt. | | X | | | | |
| Mobilität gehört zur Freiheit, und es gibt technische Mittel, um Umweltprobleme zu lösen. | | X | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Recht auf Mobilität ist gut und recht, aber das System hat Grenzen. Wir haben nicht genug Kapazität | | X | | | | |
| Recht auf Mobilität heisst nicht Recht auf INDIVIDUELLE Mobilität. Mobilität ist weniger wichtig als Gesundheit | | X | | | | |
| Ich denke nicht, dass es ein Recht auf Mobilität gibt. Jedenfalls nicht, wenn mein Recht die anderen einschränkt. | | X | | | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Wir können heute nicht nur die Mobilität an sich, sondern auch die Art der Mobilität wählen. Autos braucht es nicht unbedingt. | | X | | | | |
| Der Staat soll ich die Mobilität seiner Kunden etwas kosten lassen. | X | | | | | |
| Ja, es gibt dieses Recht – ich kaufe es mir mit dem GA. Der öV ist das einzige Mittel für ein Mobilitätsrecht für alle. | | | | | | X |
| Mobilität zu unterstützen ist nicht unbedingt Staatsaufgabe. | X | | | | | |
| Das Recht auf Mobilität gilt für alle, heutige Vorherrschaft des Autos schränkt andere ein | | | | | | X |
| Wenn die Kinder überall hin chauffiert werden, lernen sie nicht, sich eigenständig zu bewegen; das beschränkt die Freiheit ebenfalls. | | | | | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| „Strukturiertere Diskussion“ | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Gibt es eine Schmerzgrenze / einen Höchstpreis, den man verlangen muss, damit RP funktioniert? (gerechnet à Betrag pro Tagesfahrt in die Ciy) | | | | | | |
| | | | | | | |
| (Es wird eine Spannbreite von 10.—bis 25.—vorgeschlagen, mit drei Abstufungen; Teilnehmende können 2 Beträge nennen) | | | | | | |
| Weniger als unterste Stufe: | - | 1 | - | - | - | - |
| Unterste Stufe: | 3 | 5 | 3 | 0 | 6 | 3 |
| Mittlere Stufe | 1 | 2 | 3 | 0 | 3 | 6 |
| Höchste Stufe | 1 | 3 | 5 | 0 | 0 | 5 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|---|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Wäre RP ein Instrument, um Stau zu verhindern (wie im Londoner Beispiel?) | | | | | X | |
| Ja | | | | X | | |
| Denen, die im Stau stecken oder an einer stark befahrenen Strasse leben, könnte RP helfen. | X | X | | | | |
| Mit dem Argument der Staureduktion liesse sich RP am besten durchsetzen. | X | | | | | |
| RP sollte die Lebensqualität verbessern; hier ist auch Staureduktion eingeschlossen | | | | | | X |
| Es könnte eine Lösung sein, ist aber noch zu früh (Situation nicht schlimm genug) | | | | X | | |
| Es müssten automatische Zahlungssysteme sein (kein Halt, wie in Italien od. Frankreich) | | | X | | | |
| Ja, wenn es kostenneutral ausgestaltet würde (andere Abgaben senken) | | | | | X | |
| Staufreuduktion wäre nur sinnvoll, wenn dabei gesamthhaft weniger Autos führen. | | | | | | X |
| Nein, das ist ungerecht; die weniger Begüterten fahren nicht mehr Auto, und die Reichen kommen umso rascher vorwärts. | | | X | | X | |
| Nein, es kommt umso mehr zu Umfahungsverkehr. Ich versuche, kostenpflichtige Strecke zu meiden. | | | X | | | |
| Nein, zur Staureduktion ist es nicht tauglich; unsere Städte sind nicht mit Metropolen wie London zu vergleichen. | | | | X | X | |
| Nein, es nützt nichts, RP reduziert den Stau nicht. | | | | X | X | |
| Nein, die Staus verschieben sich bloss. | | | | X | | |
| Wir haben nicht so viele Staus, daher bin ich dagegen | | | X | | | |
| Als alleiniges Ziel wäre Staureduktion nicht akzeptierbar | | | | | | X |
| Nein, Staureduktion kann kein Ziel sein; wenn rasch gefahren wird, steigen die Emissionen. | | | | | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Wäre RP ein Instrument, um Stosszeiten zu entschärfen? (also nur zu bestimmten Tageszeiten?) (Frage wurde in der Stadt und Agglomeration Genf nicht explizit gestellt) | | | | | | |
| Eine solche gezielte Lenkung wäre gut (allenfalls kombiniert mit Belegungsgrad des Auto) | | X | | | | |
| Eher Road Pricing rund um die Uhr, aber mit teurerem Ansatz zu Stosszeiten. | | X | | | | |
| Am Anfang möglichst einfach, später differenziert | | | | | | X |
| Eher nein, weil das System sonst zu kompliziert wird (und die Akzeptanz sinkt) | X | | | | | X |
| Nein – man sollte eher Arbeitszeiten flexibilisieren, damit nicht alle zur gleichen Zeit pendeln | | | | | X | |
| Nein | | | (X) | (X) | | |
| | | | | | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|---|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Wäre RP ein geeignetes Instrument, um einzelne Bauwerke (Strassen, Tunnel etc.) zu finanzieren? | | | | | | |
| Nein, Bern (unsere Städte) ist zu klein, der Zeitverlust für Umfahrungen ist zu gering | | | | | X | |
| Nein – das Geld soll nicht im (Strassenverkehrs)system bleiben | (X) | | | | | X |
| Auf keinen Fall soll das Geld in einen allgemeinen Bundestopf fliessen | X | | X | | | |
| Ja – das Geld soll in den Strassenbau investiert werden, denn der öV ist bereits attraktiv | | X | | | | |
| Ja, bestimmte Projekte (von denen viele profitieren, auch Europa) mit RP zu finanzieren wäre gut | | | X | | X | |
| Ja, eine Gebühr für eine Anlage wäre denkbar, bis sie amortisiert ist (Agglo Genf mit Zusatz:allenfalls geringerer Betrag für Unterhalt, nach der Amortisation) | | | | X | | |
| Ja, (aber) das Geld soll in der Region investiert werden, wo es eingezogen wurde. | | X | X | | | |
| Wäre RP für Sie ein Ansatz, um die Umweltbelastung / Externe Kosten zu bekämpfen? | | | | | | |
| Ja, RP ist etwas Kluges für den Umweltschutz | X | | | | | |
| Ja, mit RP könnte ein Teil der externen Kosten gedeckt werden (Umwelt, aber auch Unfälle) | X | | | | | X |
| Ja – wenn die Staus abnehmen, nimmt die Abgasbelastung auch ab. | | X | | | | |
| Ja, wenn man die Gebühr nach Sauberkeit und Sparsamkeit des Fahrzeuges abstuft | | X | | | | |
| Kurzfristig sollte das System möglichst einfach sein, später abgestuft nach Energieeffizienz | | | | | | X |
| Der Lärm könnte ein Grund für RP sein – aber gerade hier bringt die Massnahme praktisch nichts | | | X | | | |
| Nein, eine Abstufung ist abzulehnen – saubere Autos brauchen genau so viel Platz (wie die anderen) | | | | | | X |
| Nein – die Reduktion in London war viel zu gering (als dass es sich lohnen würde) | | | X | | | |
| Nein, RP ändert nichts an der Umweltbelastung. Hier sollte die Industrie sich etwas überlegen. | | | X | | X | |
| Nein – die Umweltsituation sollte man durch neuartige technische Lösungen (bspw. Kat.) verbessern | | X | | X | | |
| Nein – Abgase sollte man durch Emissionsabgaben auf dem Fahrzeug und nicht durch RP mindern | | X | | | | |
| Nein – die Sparsamkeit/Sauberkeit der Autos wird bereits bei Fahrzeugsteuer berücksichtigt | | | X | | | |
| Nein – RP bringt zu viel Bürokratie, hohe Benzinpreise wären hier wirksamer | | | | | X | X |
| Nein – in der Innenstadt ereignen sich wenig Unfälle, und dann zahlt man für etwas, was anderswo passiert | | | | X | | |
| Nein – wegen RP könnte sogar rascher gefahren werden (wenn weniger Autos auf der Strasse sind), so dass es am Ende gar MEHR Unfälle gäbe | | | | X | | |
| Wären Sie für RP, wenn es kostenneutral ausgestaltet wäre? (bspw. durch Senkung anderer Abgaben?) | | | | | | |
| Ja, das wäre die Bedingung | | | | | X | |
| Ja, mit dem Geld könnte man bestimmte Personen mit einem „Ökobonus“ belohnen | X | | | | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|---|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Ja – für die Einführung müsste es kostenneutral sein (später könnte man „daran schrauben“) | | | | | | X |
| Ja – die variablen Kosten müssten erhöht werden und von Fahrleistung abhängen; so wäre es kein Nullsummenspiel | | | | | | X |
| Ja, es gibt Modelle, wie man Umweltabgaben sozialverträglich zurück erstattet. | X | | | | | |
| Ja, denn wenn es sich nur Begüterte leisten können, wird es unsozial. | | X | (X) | | X | |
| Ja – für alles, was mehr kostet, müsste etwas anderes billiger werden (der Staat will immer mehr Geld) | | | | | X | |
| Nein – das kann nicht der Sinn sein, dass Fahren an anderer Stelle günstiger wird | X | | | | | X |
| Nein – bei einer Benzinpreiserhöhung könnte man auch etwas an die weniger Begüterten zurück geben | | | | | X | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Wenn RP eingeführt würde – wohin sollte dann das Geld fliessen? (andere Formulierung: wären Sie für RP, wenn das Geld für die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs genutzt würde?) | | | | | | |
| | | | | | | |
| Das Geld sollte in erster Linie für die externen Kosten (Gebäudereinigungen, Unfallkosten etc.) verwendet werden. Es soll nicht im System bleiben – die Mobilität ist generell zu gross | X | | | | (X) | |
| Die Konzentrationseffekte sollten reduziert werden, es sollte Strassenraum „zurückerobern“ werden | | | | | | X |
| Man muss es in den öV investieren, damit die Leute vom Auto umsteigen können | X | X | | | X | X |
| Der Komfort/Attraktivität des öV sollte gesteigert werden („überall so attraktiv wie in Zürich“) | X | X | | | | |
| Der öV müsste ausgebaut werden: effizienter und billiger werden | X | | | X | | |
| Das Geld sollte auf jeden Fall in der Region bleiben, wo es herkommt. Für Unfallopfer, oder für öV | | X | | | | |
| Das Geld sollte in konkrete Projekte fliessen – konkrete Verbesserung öV, bestimmtes Strassenprojekt | | | X | | | |
| Man könnte Park+Ride-System ausbauen | | | X | | | |
| Es bräuchte Begleitmassnahmen – gratis öV, mehr Raum für Velos etc. | | | | | | X |
| Der öV kann nicht noch weiter ausgebaut werden, die Kapazitäten sind schon nahezu ausgereizt | | | | | X | |
| Man könnte Angebote wie in Norwegen finanzieren, mit Gratisvelos | X | | | | | |
| | | | | | | |
| Wo sollte RP am ehesten eingeführt werden (– und wo nicht)? | | | | | | |
| | | | | | | |
| RP sollte in Ballungszentren („hot spots“) eingeführt werden: dort, wo die Probleme am grössten sind und Möglichkeiten zum Umsteigen bestehen | X | | | | | X |
| Mit RP soll man in den Städten beginnen (St. Zürich:– unter Berücksichtigung des Umlands, nicht isoliert) | X | | | | | X |
| Nur für Einzelstrecken/Bauwerke wäre PR nicht gut, es käme zu Umfahrvverkehr | | X | | | | |
| Man muss vom Föderalismus weg kommen und es flächendeckend einführen (mit einheitlichem System) | X | | | | | X |
| Man soll es bei ausgewählten Projekten einführen, von denen viele profitieren (die sonst nichts zahlen) | | | X | (X) | (X) | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Man sollte es flächendeckend einführen, aber stufenweise, mit Evaluationen | | | | | | X |
| In ländlichen Gebieten ist RP nicht möglich | X | | | | | |
| Man soll es gar nirgends einführen; sonst kommt es zu einem „Dammbruch“, und wir haben es plötzlich ebenfalls | | | | X | X | |
| Man sollte es nicht einführen, um einzelne Strassenprojekte/Strasseninfrastruktur zu finanzieren | | | | | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| Kommen keine Bedenken wegen des Datenschutzes auf? (andere Formulierung: Datenschutz ist wohl ein zusätzlicher Grund, um dagegen zu sein?) | | | | | | |
| | | | | | | |
| Ja, es ist ein Problem: die Daten müssten anonymisiert werden | | X | X | | X | |
| Mit prepaid-Karten lässt sich das lösen | X | | | | | X |
| Es werden ohnehin schon so viele Daten erhoben (dass es auf etwas mehr nicht mehr drauf an kommt) | X | X | X | X | X | X |
| Das ist ein gesamthafes Problem, das sich nicht nur bei RP stellt | X | | | | | |
| Wer sich regelkonform verhält, hat von erhobenen Daten nichts zu befürchten | | X | | X | | |
| Beim Ampelblitz wird man ja auch registriert | X | | | | | |
| Im Strassenverkehr wäre es möglicherweise sogar gut, wenn man etwas mehr über das Verhalten der Leute wüsste / beim Fahren muss man kontrollierbar sein | | | | X | | X |
| Überwachung kann auch nützlich sein: Vermehrte Kameras könnten die Sicherheit erhöhen („Gangster aus Lyon“ würden erfasst) | | | | X | | |
| | | | | | | |
| Die breitere Einführung von Road Pricing würde eine Änderung der Verfassung erfordern. Soll man die Verfassung ändern? (Frage wurde in Stadt u. Agglo Zürich so nicht gestellt) | | | | | | |
| | | | | | | |
| Ich bin nicht dafür, die Verfassung leichtfertig zu ändern | | | X | X | | |
| Man sollte die Situation auf Ebene der Verfassung deblockieren, aber es entscheidet die Region | | | X | X | | |
| Das ist ein alter Zopf, diesen Artikel kann man abschaffen, damit jene RP einführen können, die es brauchen | | | | | X | |
| Man sollte die Verfassung ändern, damit einzelne Projekte über RP finanziert werden können | | | X | | | |
| Man sollte Verfassung ändern, aber so, dass RP nur mit präziser Zielsetzung / Nachweis möglich wird (und es nicht die Politiker einfach so entscheiden/interpretieren können) | | | | X | X | |
| Man sollte den Artikel abschaffen, dabei aber sicherstellen, dass nicht einzelne Bauwerke besteuert werden können | | | | | | X |
| Man sollte RP über Ausnahmen bewilligen | | | X | | X | |
| Man wird wohl müssen, wegen der Eurokompatibilität, weil andere Länder „péage“ haben | | | | X | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|--|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| Welches sind die Hauptgründe, die aus Ihrer Sicht den Ausschlag für bzw. gegen Road Pricing geben? | | | | | | |
| <i>Gründe dafür:</i> | | | | | | |
| Die externen Kosten können damit ausgeglichen werden | X | | | | | X |
| Der öV kann gestärkt werden | X | X | | | | X |
| Wegen der Wohn- und Lebensqualität längs der Strassen | X | | | | | X |
| Weil Kapazitäten auf der Strasse vergrössert werden / einzelne Projekte finanziert werden können | | | X | | X | |
| Weil auch die Langsameren (VerkehrsteilnehmerInnen) mehr Raum erhalten | X | | | | | X |
| Abbau von Lärm und Abgasen / bessere Umweltqualität / „der Umwelt zuliebe“ | X | X | | | | |
| Weil der Verkehr das kosten soll, was er tatsächlich kostet | X | | | | | |
| Damit es weniger Unfälle gibt („weniger Blut“) | X | | | | | |
| Neuere Technologien (schadstoffarme) können gefördert werden | | X | | | | |
| <i>Gründe dagegen:</i> | | | | | | |
| Nein, ich will nicht wie eine Milchkuh gemolken werden | | | X | | X | |
| Nein, es gibt genug andere Steuerungsmöglichkeiten | | X | | | | |
| Das Ziel muss klar sein, sonst fehlt die Akzeptanz | X | | | | | |
| Ich bin dagegen, wenn das Geld für mehr Strassen verwendet wird | | X | | | | |
| Der Nutzen dieser neuen Steuer ist zu klein Die Kosten sind zu hoch für das, was es bringt | | X | | X | | |
| Es lohnt sich nicht; die Schweizer funktionieren nicht wie die Londoner | X | | | | | |
| Es ist zu halbherzig, bringt zu wenig | | | X | | | |
| RP zerstört die Innenstadt – zieht die Läden aufs Land | | X | | X | X | |
| Die Argumente, wieso das eine gute Sache sein soll, überzeugen nicht | | X | | | | |
| Tendenziell dagegen, aus Misstrauen ins System („Bei Abstimmungen kommt oft auch nicht das heraus, was man sich gewünscht hat“) | | X | | | | |
| Man soll keine neuen Wegzölle aufbauen; das gibt auch Probleme mit Europa | | X | | | | |
| Unsere Städte (Genf) sind zu klein für RP | | | | X | | |
| Die Haltung ist (nach wie vor) offen, die Meinung nicht gemacht | | | | | | |
| Nein, man soll es nirgends einführen – sonst kommt plötzlich überall Druck auf, es einzuführen | | | | X | X | |
| Nein – man soll die Leute nicht in „gute“ und „böse“ aufteilen; bei RP zahlen plötzlich die „Bösen“ für die „Guten“. Eher mit Anreiz als mit Strafe steuern. | X | | | | | |
| Road Pricing schadet dem ö.V: durch Maut nimmt man Geld ein, das für Verbesserung des öV genutzt wird. Dann fahren aber weniger Leute mit dem Auto, die Mauteinnahmen nehmen ab – und plötzlich fehlt das Geld für den Betrieb des ausgebauten öV. | | | | X | | |

| (Frage) Argument | Stadt ZH 24.08.04 | Agglo ZH 25.08.04 | Stadt Genf 31.08.04 | Agglo Genf 01.09.04 | Gewerbe 07.09.04 | Wenig Auto 08.09.04 |
|---|----------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------------|
| <i>Bedingungen:</i> | | | | | | |
| Für konkrete Projekte | | X | | X | | |
| Die Ziele von RP müssen vorgängig festgelegt werden | | | X | | | X |
| Kostenneutralität (Glaube fehlt aber, dass die durchgesetzt werden kann) | | | (X) | | X | X |
| | | | | | | |
| Implizite Beschreibung der eigenen Stadt/Region | | | | | | |
| | | | | | | |
| Der öffentliche Verkehr ist (in Zürich) leistungsstark und gut ausgebaut / auf einem guten Niveau | X | X | X | | | |
| Es gibt (bei uns) viele ärgerliche Staus / es gibt stark befahrene Strassen | | X | | | | |
| Die Autofahrer werden (bei uns) mit Absicht behindert | | | | X | X | |
| Es gibt lokale (Stau)Probleme, begrenzt auf bestimmte Zeiten. Keine allgemeinen Stauprobleme | | | | X | X | |
| Die Verkehrspolitik besteht (bei uns/Zürich) zum grossen Teil darin, Parkplätze abzuschaffen | | X | | | | |
| Die Verkehrspolitik (bei uns, in Genf) ist nicht so schlecht / man kommt eher schneller vom Fleck als früher | | | | X | | |
| Die Verkehrspolitik ist (bei uns, in Bern) katastrophal, ein Flickwerk, die Leute „an der Front“ (Berufsfahrer) werden nicht gefragt / es herrscht ein Chaos, Velofahrer dürfen alles | | | | | X | |
| Man hat schlechte Erfahrungen (mit der Politik) gemacht, Misstrauen herrscht vor | | | X | | X | |
| Der öV bei uns ist schlecht ausgebaut, insbesondere an der Peripherie und zu Randzeiten | | | | X | | |
| Der öV ist ausgereizt, die Pendelzüge überfüllt. Man kann kaum mehr ausbauen | | | | | X | X |
| Heute kann man die Kinder nicht mehr auf der Strasse spielen lassen | | | | X | | X |
| Wir haben eine schöne Altstadt, und die nimmt Schaden | | | | X | | |
| Es gibt keine freien / bezahlbaren Wohnungen im Zentrum | | X | X | | | |
| Die Situation für die Velofahrenden ist nicht optimal | | | | | | X |
| Bern ist stärker Fussgänger- und Velo-orientiert als Zürich | | | | | | X |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

9.5 *publifocus*-Gesprächsleitfaden: Checkliste der zu stellenden Fragen

I **Mobilität allgemein (rel. unstrukturierter Teil)**

Persönliche Einstellung, Emotionen, die mit Mobilität im allgemeinen und mit Road Pricing im speziellen verbunden sind:

Stichworte zum Nachhaken: Regulierungsbedarf für Verkehr, generell? Eigene Erfahrungen, z.B mit der Bahn (überfüllte bzw. leere Züge)? Mit verstopften (lauten, ungesunden) Strassen?

Die Gewinner und Verlierer von Mobilität

Gibt es ein Recht auf Mobilität? Wo findet ein solches (allfälliges Recht) seine Grenzen? Wer zieht Gewinn aus (Wachstum/Reduktion) von Mobilität? Was ist Ihre persönliche Situation? Soll (private) Mobilität begrenzt oder reduziert werden? wer hat daran (k)ein Interesse? Kann (private) Mobilität begrenzt oder reduziert werden?

Regulierung des Verkehrs - mit welchem Ziel?

für Verkehrsfluss, Mobilität, Sicherung der Wirtschaftlichkeit? Unmittelbare Lebensqualität (Lärm, Immissionen etc.)? für besondere Eingriffe, vor speziellem Ort? Für eine nachhaltige Entwicklung (Wirtschafts-, Sozial- und Umweltverträglichkeit)?

Mit welchen Mitteln sollen die Ziele erreicht werden (grundsätzlich)?

Gebote/Verbote? Belastungen nach dem Verursacherprinzip (Zielgenaue Verteuerung)? Kostenwahrheit bei ÖV (vs. Service Public)? Kostenwahrheit bei privatem motorisiertem Verkehr (vs. Wettbewerbsgleichheit mit ÖV)?

Erschwerung? (Schleichwege unterbinden; Privat mot. Verkehrsfluss verlangsamen)

Freiwillige Regelungen?

II **Road Pricing (strukturierter Teil)**

Sind die folgenden Erscheinungen ausreichende Gründe für oder gegen die Einführung von Road Pricing (oder anderer Methoden?) - oder ist Road Pricing dafür kein ausreichendes bzw. angemessenes Mittel?

Erscheinungen: Stau auf Hauptachsen; Stau in Agglomerationen; Engpässe an bestimmten Stellen, in Tunnels und auf Brücken; Abgase; Lärm; Unfallrisiken; Klimaveränderung, wirtschaftliche Kosten wegen Wartezeiten etc.

Andere Methoden könnten sein: Das Recht (Gebote, Verbote); Steuern; Benzinpreispolitik; Parkplatzbewirtschaftung; Erschwerung PmotV; Ausbau ÖV, Freiwillige Selbstverantwortung u.A.)

Wirtschaft und Soziales

Benachteiligt Road Pricing (oder andere Methoden) die Wirtschaft? bestimmte Gruppen? Wer sind die Gewinner von Road Pricing?

Gibt es eine „finanzielle Schmerzengrenze“, die bei Road Pricing wirksam wird? Wieviel müsste eine Fahrt in die Innenstadt ungefähr kosten, damit Road Pricing Wirkung entfaltet? (Abstimmung: CHF 10 – 25, 2 Nennungen möglich)?

Ausgestaltung Road Pricing

Wo soll Road Pricing (am ehesten) eingeführt werden? Wer soll kassieren (Staat - Bund, Kantone, Gemeinden; Private)? Wozu sollen die Einkünfte verwendet werden? Wonach soll sich die Höhe richten (s.o.)?

Datenschutz

Wäre der Datenschutz ein Grund, um Road Pricing nicht einzuführen?

Bilanzierende Schlussfrage:

Sind Sie grundsätzlich für die Einführung von Road Pricing? Welches ist ihr Hauptanliegen/wichtigstes Ziel für die Einführung? Gibt es für Sie zwingende Bedingungen einer Einführung? Gibt es für Sie zwingende Gründe gegen eine Einführung?

Ist eine Verfassungsänderung erwünscht, um Road Pricing grundsätzlich möglich zu machen?

9.6 Beteiligte Personen und Institutionen

| | |
|--------------------------------------|---|
| Projektleitung TA-SWISS: | Katrin Schneeberger |
| Projektassistenz | Andrea Oppliger |
| Begleitung TA-SWISS: | |
| Leitung TA-SWISS: | Sergio Bellucci |
| Kommunikation und Medienkontakte: | Walter Grossenbacher |
| Sekretariat: | Françoise Membrez |
| Externer Experte: | Felix Walter, Ecoplan, Ökonom und Verkehrsexperte |
| Moderation: | Robert Ruoff, SF DRS, General Manager Basel-Karlsruhe-Festival on Educational and Science TV/Multimedia, Zürich |
| Text Schlussbericht: | Lucienne Rey, texterey, Wissenschaftsjournalistin, Bern |
| Mitglieder der Begleitgruppe: | |
| Fulvio Caccia | Präsident der Begleitgruppe, Mitglied TA-SWISS Leitungsausschuss, Präsident ComCom |
| Evi Allemann | Nationalrätin, SP BE |
| Ueli Balmer | Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Bern |
| Daniela Decurtins | Tages-Anzeiger, Zürich |
| Josef Estermann | ehemaliger Stadtpräsident, Zürich |
| René L. Frey | Wirtschaftswissenschaftliches Zentrum (WWZ) der Universität Basel |
| Andreas Gantenbein | Bundesamt für Strassen (ASTRA), Ittigen |
| Stefan Giger | vpod Nahverkehr, Zürich |
| Heinz Gutscher | Psychologisches Institut der Universität Zürich |
| Peter Hutzli* | Verband der Schweizer Unternehmen (economiesuisse), Zürich |
| Daniela Lehmann | Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Bern |
| René Longet | Präsident equiterre, Mitglied TA-SWISS Leitungsausschuss |
| Christophe Matas | Centre de compétences en urbistique de Martigny (CREM) |
| Thomas Pfisterer | Ständerat, FDP AG |
| Peter Saner | Swiss Retail Federation, Bern |
| Rudolf Zumbühl | Touring Club Schweiz (TCS), Vernier |

* ab Juni 2004: Gregor Kündig, economiesuisse, Verband Schweizer Unternehmen, Zürich.

Der Bericht widerspiegelt die Diskussionen mit zufällig ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern. Vom Inhalt des Berichts lässt sich nicht auf die Position der in der Begleitgruppe vertretenen Personen und Institutionen schliessen.