

# Die Zeitung.

Diese Ausgabe der «Läbige Stadt»-Zeitung steht ganz im Zeichen unseres Jahresthemas «Road Pricing». Das innovative Verkehrsmodell beschäftigt uns schon seit längerem: Im Jahre 2004 initiierte «Läbige Stadt» mit einem Vorstoss im Stadtrat die Diskussion in Bern. Gleichzeitig wurde Road Pricing sowohl auf kantonaler wie auch auf eidgenössischer Ebene zu einem ernsthaft diskutierten Lösungsansatz. Seither stagniert die Diskussion leider etwas und die politischen Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen schieben einander gegenseitig den Ball zu. Das wollen wir ändern und nehmen die Erfolgsmeldungen aus London zum Anlass, im kommenden Frühling gemeinsam mit dem VCS eine Studienreise in die europäische Road Pricing-Hauptstadt zu organisieren. Gleichzeitig starten wir mit dieser Sondernummer der «Läbige



Stadt»-Zeitung eine Informations-Offensive: Mit Ausnahme des satirischen Textes zur nationalen Messe für Tuning, HiFi und Lifestyle mit dem verführerischen Titel «auto emotionen» widmen sich die Texte dieser Sondernummer alle im weitesten Sinne dem Road Pricing. Wer nach der Lektüre dieser Ausgabe noch mehr erfahren möchte, ist herzlich an die Forums-Veranstaltung vom 21. November eingeladen (siehe S. 4).

Evi Allemann,  
Politische Sekretärin

Spricht man über Road Pricing, geht es meist nicht lange und man diskutiert über das Modell in London. Das liegt daran, dass dort Road Pricing besonders rasch und auch effizient eingeführt wurde und dass die Ergebnisse sich von jedem Touristen erkunden lassen: Die Busse kommen dank eigenen Busspuren extrem viel schneller durch die Innenstadt, das Netz des öffentlichen Verkehrs wird verbessert, die Fahrpläne verdichtet und der Autoverkehr in der betroffenen Zone ist seit der Einführung vor knapp drei Jahren um ganze 30% zurückgegangen. Doch neben London gibt es noch jede Menge andere Städte, die auf mit Road Pricing setzen:

## Von Singapur bis Stockholm

In Singapur etwa wurde Road Pricing bereits 1975 eingeführt und seither immer weiter verfeinert, letztmals 1998. Das Resultat lässt sich sehen: Im Stadtstaat ging der private Autoverkehr zu Stosszeiten nochmals um rund 16% zurück. Und dies bei einem vorher schon relativ geringen Anteil Individualverkehr: In Singapur werden nur rund 10% des Verkehrs mit dem Privatfahrzeug zurückgelegt. Die restlichen rund 90% aller zurückgelegten Strecken bewältigt der öffentliche Verkehr. Dies hat allerdings nicht nur mit Road Pricing zu tun, sondern auch mit einer gezielten Steuer- und Abgabepolitik, die den Gebrauch von Privatfahrzeugen dermassen verteuert, dass 90% der Bevölkerung gar keine andere Wahl hat, als die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen. Der öffentliche Verkehr geniesst also einen Wettbewerbsvorteil, der weltweit einmalig sein dürfte.

Solche Zahlen sind in unseren Breiten und unter demokratischen Verhältnissen eher undenkbar. Doch auch in europäischen Städten hat Road Pricing mehr bewirkt als viele skeptische Stimmen ursprünglich vermuteten. Besonders in Europas Norden wird immer häufiger auf Road Pricing gesetzt. In

**Von Singapur bis Stockholm führen weltweit immer mehr Städte**

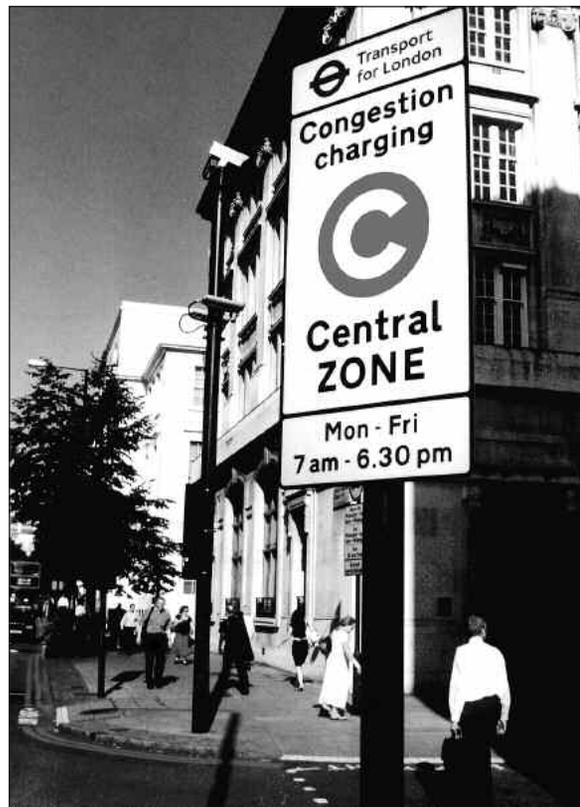
**Road Pricing ein. In London**

**konnte damit der Autoverkehr in**

**der Road Pricing-Zone um 30%**

**gesenkt werden. Grund genug,**

**das System zu durchleuchten.**



**Congestion charge: Die Londoner Staugebühr.**



Mahnung an die Autofahrenden: Nur erlaubt gegen Gebühr.



Die Gebühr bezahlen: Auch am Kiosk möglich.

den norwegischen Städten Trondheim und Oslo müssen autofahrende Benutzerinnen und Benutzer der Innenstadt ein Jahresabo in Form eines elektronischen Kästchens lösen. Wer die Schranke an den Einfallstrassen ohne Abo passiert, wird fotografiert und gebüsst. Auch in Stockholm läuft derzeit ein Road Pricing-Versuch. Nach Abschluss der Versuchsphase wird die Bevölkerung in einer Volksabstimmung entscheiden können, ob sie Road Pricing beibehalten oder wieder abschaffen will.

### Akzeptanz in London gestiegen

In London war die Skepsis bei der Einführung von Road Pricing im Jahr 2003 gross. Inzwischen überwiegen die positiven Stimmen massiv. Die glänzende Wiederwahl von Bürgermeister Ken Livingston im Jahr 2004 zeigt deutlich, dass das System heute auf breite Akzeptanz stösst. Livingston hat Road Pricing nicht nur eingeführt, sondern sogar zu einem seiner zentralsten Regierungsschwerpunkte erklärt. Und das System in London ist berauschend einfach: Wer mit dem Auto in Londons Zentrum fährt, muss eine Stauabgabe von rund 18 Franken pro Tag via Telefon, Internet oder auch an einer Tankstelle entrichten. Denn an den Einfallstrassen stehen Kamerasysteme, die ausnahmslos jedes Auto erfassen und am Nummernschild erkennen. Wer nicht bezahlt, muss mit hohen Bussen rechnen – sie machen rund einen Viertel aller Einnahmen aus. Die Gebühr wird von Montag bis Freitag während der Hauptverkehrszeiten erhoben: Staus und Unfälle gingen um 20, respektive 30 Prozent zurück. Bürgermeister Livingston ist mit dem Wahlversprechen angetreten, die Abgabe auf weitere Bezirke der Stadt London auszudehnen.

Doch nicht überall funktioniert Road Pricing so gut wie in London oder Singapur: In Lyon mussten die Preise nach massiven Protesten gesenkt werden, in Barcelona verlagerte sich der Verkehr anfänglich auf nicht-gebührenpflichtige Strassen. Beide Städte gelten nach wie vor in Sachen Road Pricing nicht als positive Beispiele. Dies zeigt deutlich, dass es von zentraler Bedeutung ist, dass das konkrete Modell auf die jeweiligen Eigenheiten einer Stadt oder Agglomeration Rücksicht nimmt. Auch müssen jeweils von Anfang an die exakten Zielsetzungen, der genaue geografische Ausdehnungsbereich und die Verwendung der eingenommenen Gelder geklärt sein. Denn nur wenn die Menschen sehen, was sie für ihr Geld kriegen, sind sie bereit dafür zu bezahlen. In London sind dies eine höhere Lebensqualität und mehr Mittel für den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Und wer trotz allem nicht auf das Auto verzichten kann, hat mehr Platz auf der Strasse und steckt weniger im Stau. Das ist in der Tat bestechend – auch für automobil Veranlagte. (evalgeb)

## Das Zitat Wort für Wort

Im subtilen und geistreichen Gratisanzeiger «Berner Bär» war in den letzten Wochen immer wieder über die «auto emotionen»-Messe zu lesen, für die das Blatt kräftig die Werbetrommel rührte. In diesem Rahmen wurde etwa ein Interview mit der abtretenden Miss «auto emotionen» Nadja Schärer abgedruckt. Diese bezeichnete ihre Beziehung zu Autos als «ziemlich in-nig». Als das Gespräch auf das tägliche Fahrzeug ihrer Wahl kam, war die Antwort dann etwas kleinlaut: Sie fahre mit dem Zug zur Arbeit. «Für meinen Arbeitsweg Thun-Bern ist dies die beste Lösung. Momentan habe ich tatsächlich kein Auto», gab Schärer zu Protokoll. Was einmal mehr zeigt: Auch die grössten Autofans sehen mehr und mehr, welche Verkehrsmittel wirklich effizient und praktisch sind und welche nur noch Emotionen auslösen...

Doch der «Berner Bär» freut sich weiterhin diebisch über «Autos, Girls und Parties» worunter Zusatz-Events wie «Fashion-Shows» und «sexy Carwash» zu zählen sind.

Zur Begleitveranstaltung der Messe, der «Tuning Night» im «Du Théâtre», meinte der «Berner Bär»: «Schnittige Wagen und ebensolche Mädels, garniert mit einer Prise Disco-Sound und unendlich viel Blitzlichtgewitter. Wohl bekomms.»

Dass für die Gratispostille Frauen schon immer auf der selben Stufe wie Autos standen ist nix Neues. Schlecht bekomms! (geb)

## Der Klatsch Tratsch für Tratsch

Im Gegensatz zu London, Singapur oder Bergen kennt die ungarische Hauptstadt Budapest noch kein Road Pricing und auch sonst ist die schöne Donau-Metropole nicht gerade als besonders Velo- und Fussgängerfreundlich bekannt. Dies macht unserem ehemaligen Vorstandsmitglied und Vorzeige-Politologen **Alex Fischer** zu schaffen. Er lebt und arbeitet seit ein paar Wochen neu in der ungarischen Hauptstadt und damit als passionierter Velofahrer sehr gefährlich.

Gefährliches kann man aber durchaus auch in London erleben: Das neue «Läbigi Stadt»-Traumpaar, **Evi Allemann und Marc Gebhard**, begab sich im Juli für «Läbigi Stadt» und den VCS in Sachen Road Pricing auf eine Erkundungstour nach London. Dabei gerieten die beiden am 7. Juli beinahe in eine von den Terroranschlägen betroffene U-Bahn. Und auch bei den zweiten Anschlägen am 21. Juli fuhren sie nur eine Wagenkomposition vor einer betroffenen U-Bahn. Eine wahrlich explosive Beziehungskiste...

Doch «Läbigi Stadt» scheint nicht nur für die Liebe, sondern auch für den Erfolg förderlich zu sein: Unsere langjährige politische Sekretärin, die ehemalige SP-Grossrätin **Mirjam Bütler**, wechselt von BernMobil zu Moritz Leuenberger – und zwar als dessen persönliche Mitarbeiterin. Wir freuen uns darüber sehr und gratulieren an dieser Stelle ganz herzlich. (pad)

**Basel** – Der grüne Regierungsrat Guy Morin will mit Road Pricing die Basler Luft- und Verkehrsprobleme lösen. Im Juli 2005 skizzierte er die Idee, in Basel die Autofahrenden analog zu London mit einer verursacherge-rechten Gebühr zu belasten. Selbst einstige Gegner wie die FDP räumen dem Road Pricing-Ansatz Chancen ein und auch der Lausanner Ökonom Marius Brühlhart bewertet die Idee positiv. Die Akzeptanz für die kleine verkehrspolitische Revolution scheint in der Bevölkerung jedoch noch zu fehlen.

**Bern** – Am 7. April 2005 überwies der Stadtrat ein Postulat, welches den Gemeinderat auffordert, sich beim Bund für eine verfassungsrechtliche Grundlage einzusetzen und danach ein Konzept für ein gesamtstädtisches Road Pricing auszuarbeiten. Im September 2005 hat der Regierungsrat des Kantons Bern das Agglomerationsprogramm Siedlung + Verkehr für die Region Bern genehmigt. Darin ist ebenfalls eine Absichtserklärung betreffend Road Pricing enthalten.

**Genf** – Nachdem die Genfer Stimmbevölkerung Mitte 90er Jahren das Projekt «Traversée de la Rade» ablehnte, prüft die Rhône-Stadt heute wieder ein Road Pricing-Modell. Noch ist aber viel Lobby-Arbeit zu verrichten, denn Road Pricing hat in der Romandie selbst in linken Kreisen einen schweren Stand.

**Luzern** – Am 9. Juni 2005 überwies der Grosse Stadtrat Luzern ein Postulat, welches den Stadtrat dazu auffordert, in einem Bericht zu den Grundformen des Road Pricing, der Gebührenerhebung, der Verwendung der Einnahmen, der politischen Umsetzbarkeit sowie zu Nachhaltigkeitsbetrachtungen Stellung zu beziehen.

**Zürich** – Bereits im Jahre 2004 hatte die FDP-Baudirektorin Dorothee Fierz mit ihrem Vorschlag für ein Road Pricing-Modell als Lösung der Verkehrsprobleme im Raum Zürich für Aufsehen gesorgt. Sowohl auf städtischer wie auch auf kantonaler Ebene scheint die weitere Umsetzung zurzeit jedoch zu harzen. Ein Postulat der SP wurde kürzlich abgelehnt. (eva)

**Während der Bund prüft, welche rechtlichen, demokratischen und**

**technischen Hürden die Einfüh-**

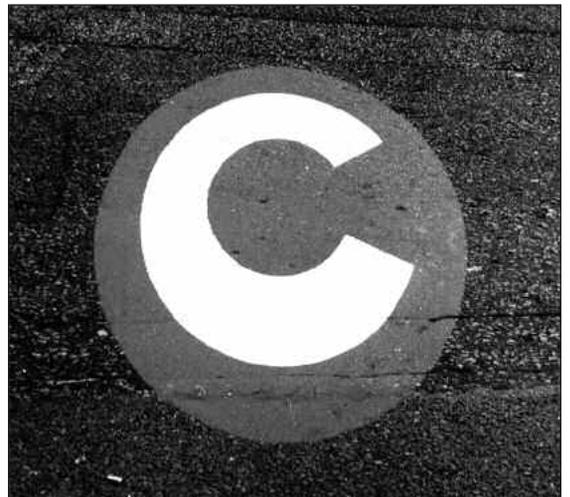
**rung eines Road Pricing-System**

**in der Schweiz nehmen müsste,**

**ist die Diskussion auch in fünf**

**grossen Schweizer Städten ange-**

**laufen. Ein Überblick.**



**Omnipräsenz des C für Congestion charge: Bald auch in der Schweiz?**

# Manche Menschen sind emotional, manche weniger.



Boyz – cars – girls

## IMPRESSUM

Redaktion:

Evi Allemann (eva)  
Marc Gebhard (geb)  
Duscha Padrutz (pad)  
Renato Wolf (ere)

Herausgeber: «Läbige Stadt»,  
Postfach 5504, 3001 Bern  
PC 30-569222-7  
Abo: Fr. 15.–

Druck: Hagi Druck Bern  
Erscheint vierteljährlich  
Auflage 1'100

[www.laebigistadt.ch](http://www.laebigistadt.ch)

AZB

3001 Bern

Postfach 5504, 3001 Bern

Zu den besonders emotionalen Personen zählen sicherlich jene Autoliebhaber, die ihren Emotionen in den BEA-Hallen eigens eine Ausstellung unter dem Titel «auto emotionen» widmeten. Wer sich unter diesem Titel wenig vorstellen kann, der sei dezent auf die beiden darin enthaltenen Wörter «Auto» und «motio» (=lat. Erregung) hingewiesen. Damit soll nun allerdings nicht angedeutet werden, die vorwiegend männlichen Besucher der Ausstellung hätten zu ihren motorisierten Untersätzen ein wie auch immer geartetes erotisches Verhältnis. Dem widerspricht schon alleine die Tatsache, dass bisherige Austragungen der «auto emotionen» eher erfolglos waren, und dieses Jahr getreu dem Motto «Sex sells» bzw. «Sex 'n cars» zusätzlich zu den geilen Automobilen spärlich bekleidete Frauen engagiert wurden. Ob dank dieser raffinierten Kombination die Emotionen tatsächlich hoch gingen, entzieht sich unserer Kenntnis. Da nun aber bekanntlich kaum jemand der Perversion zuneigt, per Tram an eine Autoausstellung zu fahren, waren leidenschaftliche Autoemotionen letztlich trotzdem garantiert: Ein Parkplatz kostete nämlich 10 (zehn) Franken! Dass da manchem bedürftigen Gelände- und Sportwagenfahrer, von den hohen Benzinpreisen bereits genug bestraft, zuerst die Luft wegblieb und dann die Wut hochkochte, kann eigentlich nicht verwundern... (ere)



Riecht auch nicht besser: Marc Gebhard bei der Geruchsprobe am Edel-Auspuff.

### Ich will

- «Läbige Stadt. Die Zeitung.» abonnieren (für 15.–).
- Mitglied des Vereins «Läbige Stadt» werden (Nicht-Verdienende 20.–, Verdienende 30.–).
- aktiv werden. Nehmt bitte mit mir Kontakt auf.

Bitte zurücksenden an:

«Läbige Stadt», Postfach 5504, 3001 Bern  
oder über [info@laebigistadt.ch](mailto:info@laebigistadt.ch)

Adresse:

## Der Anlass Datum für Datum

Die Erfolgsgeschichte aus London veranlasst «Läbige Stadt» zur Diskussion über die Bedingungen, unter welchen Road Pricing auch in der Schweiz für Städte, Agglomerationen oder gar auf dem nationalen Strassennetz ein viel versprechendes Verkehrsmodell wäre.



Wer an London dachte, dem kamen Bilder einer verstopften, chaotischen Autostadt in den Sinn. Bürgermeister Ken Livingstone änderte dies gewaltig: Mit der Einführung der so genannte «congestion charge» im Februar 2003 setzte in London ein regelrechter verkehrspolitischer Frühling ein (siehe Haupttext S. 1 und 2). Das nimmt «Läbige Stadt» zusammen mit dem VCS Kanton Bern zum Anlass, über die Chancen und Risiken von Road Pricing in der Schweiz und speziell im Kanton Bern zu diskutieren:

### «Road Pricing im Fokus»

Datum: 21. November 2005  
Zeit: 20 Uhr  
Ort: BollwerkStatt, 1. Stock  
Bollwerk 35, 3011 Bern

### Einführungsreferate:

- Marius Brühlhart, Ökonom (angefragt)
- Guy Morin, Regierungsrat BS (angefragt)

Anschliessend offene Diskussion. Wir freuen uns über euer zahlreiches Erscheinen!