

Neue Zürcher Zeitung vom 16.06.2014, Seite 10:

Mensch, ändere dich!

In einer grossen Umfrage testet die Stadt, wie sie das Verhalten der Einwohner beeinflussen kann

Lässt sich die Bevölkerung das Autofahren mit moralischen Appellen austreiben? Dass der Stadtrat dies in einer teuren Studie untersuchen lässt, sorgt auch unter Linken für Fragen.

Lucien Scherrer

Die Sache muss bedeutsam sein. Anfang Februar hat die Universität Zürich im Auftrag der Stadtverwaltung über 7500 Personen in den Quartieren Wiedikon und Friesenberg schriftlich eingeladen, an einer Studie teilzunehmen. Man wolle, so wurde den Bewohnern von der damaligen Tiefbauvorsteherin Ruth Genner (gp.) mitgeteilt, folgende wichtige Frage klären: «Kann eine Mobilitätskampagne die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen?»

Konkret geht es darum, zu testen, mit welchen Mitteln die Bewohner am besten dazu animiert werden können, auf das Auto zu verzichten – und stattdessen die Füsse, das Velo oder den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Rund 1200 Personen haben sich nach Angaben des Stadtrates bereit erklärt, an der Umfrage teilzunehmen. Ihre Aufgabe: Sie sollen vier Mal in zwei Jahren akribisch darüber Auskunft geben, welche Verkehrsmittel sie innerhalb einer Woche benutzt haben. Daneben müssen sie Fragen beantworten wie: Bereiten Ihnen die Folgen des Autoverkehrs Sorgen? Wie wohl fühlen Sie sich, wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind? Oder: Wie würde Ihre Familie reagieren, wenn Sie öfter den öffentlichen Verkehr benutzen würden?

Einer der Teilnehmer ist Walter Angst, Gemeinderat der Alternativen Liste (al.) aus Wiedikon. Die Fragen haben ihn jedoch eher belustigt und an einen positiven Effekt der Übung glaubt er schon gar nicht: «Wenn man mich fragt, ob ich mich schlecht fühle beim Autofahren, animiert mich das eher dazu, mehr zu fahren», spottet er. Angst hat im März zusammen mit Samuel Dubno (glp.) eine Anfrage zum Sinn und zu den Kosten der Studie gestellt. In der Antwort des Stadtrates kam heraus, dass die Studie 567 000 Franken kostet, plus 70 000 Franken für drei «Mobilitätsmappen».

Gemeinsam ins Glück

Die Mappen sind das eigentliche Kernstück der Studie. Denn mit ihnen soll die Frage geklärt werden, auf welche Form von Aufklärung und Belehrung die

Teilnehmer ansprechen. So erhält eine erste Gruppe während der Untersuchung eine reine Informationsmappe, in der die Stadt auf Angebote wie Fussgängerwege, Veloverleihe und Busverbindungen hinweist. Gruppe zwei dagegen wird darauf hingewiesen, dass alle einen Beitrag leisten müssten für eine umweltfreundliche Mobilität. Nebenbei erfahren die Teilnehmer, dass es eine Menge Leute gibt, die sich bereits heute so ökologisch wohlgefällig verhalten, wie die Stadt das gerne hätte. Die dritte Gruppe schliesslich wird mit wenig subtilen Botschaften dazu animiert, sich vertraglich zu Verhaltensänderungen zu verpflichten und weitere Verbündete zu suchen, um gemeinsam für eine bessere Zukunft zu kämpfen.

Was genau in den Mappen steht, darf an dieser Stelle übrigens nicht geschrieben werden. Die NZZ konnte die Unterlagen im Stadthaus einsehen, allerdings mit der Auflage, den Inhalt zu «abstrahieren». Andernfalls, so die Befürchtung des Studienleiters, könnte das Ergebnis verfälscht werden. Die Grundthese der Studie ist jedoch klar: Je mehr moralische Belehrung die Teilnehmer verabreicht bekommen, desto eher verändern sie ihr Verhalten. In der Studien-Fachsprache nennt sich das Stärkung der «moralischen Komponente».

Entsprechend gilt die Wirkung der Kampagne als erwiesen, wenn die moralisch am stärksten beeinflusste Gruppe drei die Zahl der zurückgelegten Autokilometer innerhalb von zwei Jahren um zehn Prozent reduziert. Falls ein positives Resultat erzielt wird, dürfte dies der Stadtrat als Freipass interpretieren, die Bevölkerung flächendeckend in seinem Sinne zu beeinflussen. So schrieb Ruth Genner in ihrem Brief an die Quartierbewohner, dass die Studie die Frage klären solle, «wie der Auftrag der Bevölkerung (die Annahme der Städteinitiative) mit Kampagnen am besten begleitet werden kann».

«Sinnlose Übungen»

Tatsächlich verpflichtet die 2011 angenommene Initiative die Stadt dazu, den privaten Autoverkehr innerhalb von zehn Jahren um 10 Prozent zu reduzieren. Ob das ein Auftrag war, die Einwohner mit allerlei Anleitungen für ein moralisch korrekteres Leben zu beglücken (siehe auch NZZ 11. 6. 14), ist allerdings eine andere Frage. Walter Angst, ein Befürworter der Initiative, verneint sie: «Ich sehe ja auch, dass die Stadt mit ihren Verkehrsberuhigungs-Plänen immer wieder beim Kanton aufläuft», sagt er, «aber das ist kein Grund, als Alternative solche sinnlosen Übungen zu veranstalten.»

Besonders ärgerlich für die AL: Die Studie wird hauptsächlich aus dem Programm «Energieforschung Stadt Zürich» finanziert – einem üppig dotierten Geldtopf für Wissenschaftler, der 2010 aufgrund eines Postulats von AL-Gemeinderat Niklaus Scherr eingerichtet wurde. Dieser hatte jedoch anderes im Sinn: «Ich wollte harte Forschung, keine grotesken Umfragen.»