



ZENTRUM FÜR
TECHNOLOGIEFOLGEN-
ABSCHÄTZUNG
BEIM SCHWEIZERISCHEN
WISSENSCHAFTS-UND
TECHNOLOGIERAT

CENTRE D'EVALUATION
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

TA-SWISS
Birkenweg 61
3003 Bern
Tel. 031 322 99 63
Fax 031 323 36 59
ta@swtr.admin.ch

Communiqué de presse - Pressemitteilung - Communiqué de presse - Pressemitteilung - Communiqué de presse - Pressemitteilung

Verkehrspolitik

Road Pricing: Das Spektrum der Meinungen ist breiter als erwartet

Was denken Bürgerinnen und Bürger in Städten und Agglomerationen über Strassenbenutzungsabgaben? Welches sind die Pro- und Contra-Argumente von Geschäftsinhabern sowie von Personen, die selber kein Auto besitzen? Wo liegen die Konfliktfelder? Antworten zu diesen Fragen suchte das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung TA-SWISS zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) im durchgeführten «publifocus Road Pricing» in Zürich, Genf und Bern.

An sechs Abenden erhielten je rund 14, nach unterschiedlichen Kriterien ausgewählte Bürger/-innen aus Zürich, Genf und Bern die Gelegenheit, ihre grundsätzliche Haltung zu Strassenbenutzungsabgaben darzulegen und zu begründen. In diesen publifocus-Diskussionsrunden kamen verschiedene Modelle von Road Pricing zur Sprache. Diese unterscheiden sich unter anderem hinsichtlich ihrer Ziele, des Geltungsbereichs und der Verwendung der erhobenen Mittel. In der Auseinandersetzung mit diesen verschiedenen Modellen zeigte sich, dass nur zwei Anliegen unbestritten sind: Erstens, der Verkehr muss in irgendeiner Weise reguliert werden. Laissez-faire ist selbst für die Gegner von Road Pricing kein gangbarer Weg. Zweitens, der Datenschutz ist kein spezifisches Problem von Road Pricing und erscheint den Teilnehmenden technisch lösbar.

Konfliktfelder: Verkehrsreduktion, Gebührenlast, Geltungsbereich

«Das Meinungsspektrum in den publifocus Gruppen ist breiter als erwartet», sagt Katrin Schneeberger, TA-SWISS Projektverantwortliche. Befürworter und Gegnerinnen von Strassenbenutzungsabgaben fanden sich in sämtlichen Diskussionsgruppen. Allerdings unterscheiden sich die Mehrheitsverhältnisse zum Teil deutlich. Teilnehmende mit Wohnsitz in den Städten Zürich und Genf beurteilen eine neue Abgabe tendenziell positiver als Bewohner/-innen aus der Agglomeration. Die befragten Städter/-innen neigen eher dazu, sich für eine Begrenzung des Privatverkehrs stark zu machen. Jene Personen, die die Verflüssigung des Verkehrs und damit den Ausbau der Infrastruktur befürworten, sind tendenziell in den Agglomerationen zu Hause. In den Gruppen aus Genf stösst das Instrument des Road Pricings auf deutlich mehr Vorbehalte als in jenen in Zürich. Sowohl in der Gruppe mit Geschäftsinhabern aus Bern als auch in der Gruppe der Personen ohne Auto fand sich beinahe die ganze Bandbreite der Argumente. Die ständig zunehmende Gebührenlast wird in nahezu allen Gruppen beklagt. Ein zukünftiges Road Pricing wäre in den Augen vieler allenfalls akzeptierbar, wenn dafür andere Abgaben gesenkt würden. Demgegenüber stehen jene, die das Verkehrssystem ausbauen möchten und dazu eine Zweckbindung der erhobenen Mittel vorsehen – sei es für den öffentlichen oder den privaten Verkehr. Ein weiterer Konfliktpunkt liegt in der Frage des allfälligen Geltungsbereichs: Sollte Road Pricing in ausgewählten Regionen – namentlich in Kernstädten oder Agglomerationen – oder flächendeckend im ganzen Land eingeführt werden? Wiederholt weisen die befragten Bürgerinnen und Bürger auf mögliche Alternativen zu Road Pricing hin, mit welchen man den Umweltanliegen einfacher und effizienter gerecht werden könnte. Genannt werden dabei unter anderem eine Verteuerung des Benzinpreises, sparsamere Motoren oder auch eine früh einsetzende Mobilitätspädagogik in den Schulen.

Vielfältige Argumente dafür und dagegen

Die Vielfalt der Argumente für und gegen Road Pricing ist gross. Die Gegner von Road Pricing bestreiten dessen Wirksamkeit. Erfolgreiche Praxisbeispiele wie London oder Singapur sind in

ihren Augen nicht auf die Schweiz übertragbar. Die zusätzlich drohende Gebührenlast, der heute bereits vielerorts ausgelastete öffentliche Verkehr und das Misstrauen, der Staat wolle sich durch Road Pricing bereichern, schrecken die Gegnerinnen ab. Einzelne Geschäftsinhaber befürchten, dass Road Pricing die Innenstädte «kaputt machen» könnte. Auf der Seite der Befürwortenden wird gerade die wirksame Verkehrslenkung ins Feld geführt. Daneben sind sie vor allem von der effizienteren Nutzung des Verkehrssystems überzeugt, den positiven Folgen für die Umwelt und den differenziert einsetzbaren Anreizen etwa für verschiedene Fahrzeugmodelle.

Ziel von Road Pricing genauer definieren

Bevor über Sinn und Ausgestaltung von Road Pricing diskutiert werden könne, fanden etliche, müsse klar sein, welches Ziel damit erreicht werden solle. 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. Geht es um Lärmreduktion, mehr Geld für Strassenprojekte oder um weniger Verkehr? Unerlässlich ist, dass eine allfällige Strassenverkehrsabgabe möglichst einfach und die Mittelverwendung vollkommen transparent und möglichst in der betroffenen Region erfolgen würde. Zudem wäre Road Pricing – etwa als Tunnelgebühr, als Abgabe für die Einfahrt in Städte oder für die Benützung von Sonderspuren auf der Autobahn – in den Augen etlicher Bürger bloss ein einzelnes Element eines umfassenden Verkehrskonzeptes.

publifocus: Meinungsvielfalt erfassen

Durch Mitwirkungsverfahren wie publifocus oder PubliForum schafft TA-SWISS die Möglichkeit, Bürgerinnen und Bürger vermehrt und frühzeitig in technologiepolitische Entscheidungsprozesse einzubinden. Das Ziel ist eine Momentaufnahme des Meinungsspektrums und der Argumentationsmuster zu einer bestimmten Frage. Es handelt sich dabei um qualitative Ergebnisse. Die Resultate dienen als Grundlage für die Arbeit der Behörden und des Parlaments und sind ein Beitrag zur breiteren öffentlichen Diskussion.

Auskünfte erteilen:

Ueli **Balmer**, Verkehrspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Bern (Trägerschaft, Mitglied der Begleitgruppe); Tel. 031 324 97 35
Dr. Sergio **Bellucci**, Geschäftsführer TA-SWISS, Bern, Tel. 031 322 99 66 oder Natel 079 312 93 73
Dr. Fulvio **Caccia**, Präsident ComCom, Bern (Präsident der Begleitgruppe); Tel. 031 323 52 91
Andreas **Gantenbein**, Strassennetze, Bundesamt für Strassen ASTRA, Bern (Trägerschaft, Mitglied der Begleitgruppe); Tel. 031 322 94 37
Dr. Katrin **Schneeberger**, Projektverantwortliche TA-SWISS, Bern; Tel. 031 322 78 56

Publikationen TA-SWISS:

Schlussbericht publifocus Road Pricing:

http://www.ta-swiss.ch/www-remain/projects_archive/energy_mobility/roadpricing_d.htm

Informationsbroschüre Road Pricing:

http://www.ta-swiss.ch/www-remain/reports_archive/Infoblaetter/040818_publifocus_RP_d.pdf

Weiterführende Links:

<http://www.nfp41.ch/reports/projects/kf-d11.html>

www.londontransport.co.uk/tfl/

http://www.ta-swiss.ch/www-remain/reports_archive/publications/2003/KF_Verkehrstelematik_d.pdf

Möchten Sie per E-Mail auf die neuesten Medienmitteilungen von TA-SWISS aufmerksam gemacht werden?

Senden Sie ein E-Mail an: walter.grossenbacher@swtr.admin.ch

Im Zusammenarbeit mit:



Bundesamt für Raumentwicklung



Bundesamt für Strassen