

Road Pricing: Das Spektrum der Meinungen ist sehr breit Publifocus lässt BürgerInnen zu Wort kommen

Angesichts des stetig zunehmenden Verkehrs sind Instrumente gefragt, die die negativen Auswirkungen zu mindern vermögen. Im Ausland für den privaten Personenverkehr bereits erfolgreich erprobt ist das Road Pricing. Um zu erfahren, wie BürgerInnen dieses Instrument einschätzen, führte das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung TA-SWISS einen sogenannten publifocus durch. Ausgewählte Personen erhielten hier die Gelegenheit ihre grundsätzliche Haltung darzulegen und zu begründen. Dabei zeigten sich unterschiedlichste Meinungen. StädterInnen beurteilen beispielsweise die Abgabe tendenziell positiver als BewohnerInnen der Agglomeration.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

<http://www.are.admin.ch/>

Enquête sur le péage routier Les citoyens suisses sont très partagés

L'augmentation croissante du trafic pousse à rechercher de solutions pour pallier aux impacts négatifs qui s'en suivent. A l'étranger, le péage routier a été expérimenté avec un certain succès. Le centre d'évaluation des choix technologiques TA-SWISS a conduit une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population suisse pour connaître le sentiment qui prévaut par rapport à cette mesure, dans notre pays. Le focus groupe sélectionné a pu s'exprimer en détails sur la question. Il en ressort des positions très contrastées, les citoyens manifestant, dans l'ensemble, une tendance plus positive que les habitants des petites agglomérations et des campagnes.

Pour plus d'informations (en allemand):

Office fédéral du développement territorial (ARE)

<http://www.are.admin.ch/>

21.12.2004

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>



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. Laisser-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



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

TA-SWISS
Birkenweg 61
3003 Berne
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

Politique des transports

Péage urbain: l'éventail des opinions est plus étendu et complexe que prévu

Que pensent les citoyens et les citoyennes des villes et des banlieues des redevances d'utilisation routière? Quels arguments les commerçants et les personnes qui ne possèdent pas de voiture avancent-ils en leur faveur ou à leur rencontre? Quelles en sont les pommes de discorde? – Le Centre d'évaluation des choix technologiques TA-SWISS a cherché à répondre à ces questions en organisant à Zurich, Genève et Berne avec l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et l'Office fédéral des routes (OFROU) le publifocus «Péages routiers».

Composé de six soirées, ce débat donna lors de chacune d'elles l'occasion à quelque 14 citoyennes et citoyens, choisis selon des critères différents, de présenter leurs positions de principe face aux redevances d'utilisation routière et d'en expliquer les raisons. Il y fut question de plusieurs modèles de péage urbain se distinguant notamment par leurs buts, leur domaine d'application et l'utilisation de l'argent perçu. L'examen de ces différentes possibilités par les participant(e)s a montré que seuls deux points ne sont pas sujets à polémique. Le premier est que le trafic doit être régulé de toute façon. Donc, pas de laisser-faire, même de l'avis des adversaires du péage urbain. Le second point de consensus est que la protection des données n'est pas un problème propre à ce genre d'intervention et qu'il doit pouvoir être résolu par des moyens techniques.

Les sujets à polémique: la réduction du trafic, le poids des redevances, le champ d'application

«L'éventail des opinions est plus étendu et complexe que prévu», souligne Katrin Schneeberger, responsable du projet à TA-SWISS. Lors du *publifocus*, tous les groupes de discussion comptent, en effet, des partisan(e)s et des adversaires des redevances d'utilisation routière. Toutefois, le rapport de force est dans certains cas très différent. Les participant(e)s habitant en ville de Zurich ou de Genève ont tendance à juger l'imposition d'une nouvelle redevance plus positivement que ceux des banlieues. Les citadines et citadins interrogés ne paraissent pas pour autant très enclins à militer pour une limitation du trafic privé. Les personnes qui se prononcent en faveur d'une fluidification de la circulation et, par conséquent, d'un renforcement de l'infrastructure routière ont, elles, tendance à résider en banlieue. Cela dit, l'instrument qu'est le péage urbain suscite nettement plus de réserves dans les groupes genevois que dans ceux de Zurich. À Berne, les membres du groupe des propriétaires de commerces au centre-ville comme ceux du groupe des personnes sans voiture représentent la quasi-totalité des opinions. L'on se plaint de la charge en croissance constante des redevances dans presque tous les groupes. Aussi, pour beaucoup de leurs membres, l'éventualité d'un péage urbain n'est-elle envisageable que si d'autres redevances baissent d'autant. Ce à quoi s'opposent ceux qui souhaitent un réaménagement du système des transports et pour cela une affectation obligatoire de l'argent perçu – en faveur du trafic privé pour les uns, public pour les autres. Tout aussi conflictuel: le choix de l'éventuel champ d'application. Le péage urbain devrait-il être introduit dans des régions déterminées – c'est-à-dire au cœur des villes ou dans les zones à forte concentration urbaine – ou à grande échelle sur tout le territoire national? Les citoyennes et citoyens interrogés signalent à maintes reprises qu'il existe aussi d'autres solutions susceptibles de répondre de manière plus simple et efficace aux préoccupations environnementales. Au nombre de celles citées: un renchérissement du prix de l'essence, des moteurs économes et même une formation scolaire à la mobilité dès la maternelle.

Arguments en faveur et à l'encontre

Les arguments pour ou contre le péage urbain sont aussi nombreux que divers. Ses adversaires nient son efficacité. Pour eux, les expériences pratiques réussies de Londres et de Singapour ne sont pas transposables en Suisse. Il n'est besoin pour les en convaincre que de la menace d'une nouvelle augmentation du poids des redevances, des transports en commun déjà aux limites de leurs capacités en maints endroits et du soupçon que le péage urbain serve de prétexte à l'État pour s'enrichir. Quelques commerçants craignent que cette redevance ne «fiche en l'air» le cœur des villes. Du côté des partisan(e)s, c'est précisément cette réorientation efficace du trafic qui sert de cheval de bataille. Ils sont par ailleurs surtout convaincus des bienfaits d'une meilleure utilisation du système des transports, de ses conséquences sur l'environnement et d'incitations différenciées, notamment en fonction des modèles de voitures.

Mieux définir le but du péage urbain

De l'avis de très nombreux participant(e)s, il faudrait, avant que de parler du bien-fondé et de la mise en oeuvre du péage urbain, savoir précisément quel est le but poursuivi. En effet, comment, sinon, répondre en connaissance de cause à la question de la rationalité de son utilisation en tant qu'instrument et de la façon convenable de s'en servir? S'agit-il de diminuer le bruit, d'avoir plus d'argent pour réaliser des projets routiers ou de réduire le trafic? Il est tout cas indispensable que l'éventuelle perception soit des plus simples et la recette utilisée de manière absolument transparente et, tant que faire se peut, dans la région d'où elle provient. En outre, de très nombreux citoyens ne conçoivent le péage urbain – notamment sous forme de droit de franchissement d'un tunnel, d'entrée en ville ou d'utilisation de pistes réservées sur les autoroutes – qu'en tant qu'élément d'un concept général des transports.

Le *publifocus*: un moyen de saisir la diversité des opinions

En recourant à des méthodes participatives comme le *publifocus* et le PubliForum, TA-SWISS crée des possibilités d'intégrer davantage et à un stade précoce des citoyens et des citoyennes dans le processus de décision politique en matière de technologie. Son objectif est de fournir un instantané de l'éventail des opinions et des argumentaires sur un sujet donné. Les résultats obtenus sont d'ordre qualitatif. Ils servent de base de travail aux autorités et au Parlement et sont une contribution à un plus vaste débat public.

Pour en savoir davantage:

Ueli **Balmer**, Politique des transports, Office fédéral du développement territorial (ARE), Berne (membre du comité de patronage et du groupe d'accompagnement du *publifocus*), tél. 031 324 97 35

Sergio **Bellucci**, directeur opérationnel de TA-SWISS, Berne, tél. 031 322 99 66 ou 079 312 93 73

Fulvio **Caccia**, président de la ComCom, Berne (président du groupe d'accompagnement); tél. 031 323 52 91

Andreas **Gantenbein**, Réseaux routiers, Office fédéral des routes (OFROU), Berne (membre du comité de patronage et du groupe d'accompagnement), tél. 031 322 94 37

Katrin **Schneeberger**, responsable du projet à TA-SWISS, Berne; tél. 031 322 78 56

Autres publications de TA-SWISS sur le sujet:

Rapport final du *publifocus* «Péages routiers»:

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

Brochure d'information «Péages routiers» :

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

Autres liens utiles:

<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

Souhaitez-vous être informé des communiqués de presse de TA-SWISS par email? Envoyez simplement votre adresse email à: walter.grossenbacher@swtr.admin.ch

En collaboration avec:



Office fédéral du
développement territorial



Office fédéral des routes