

Road-Pricing - Lösung für die Agglomeration? Fachtagung des VCS vom 30. April 2004 in Bern

Das erfolgreiche erste Jahr der „Staugebühr“ in London hat hohe Wellen geschlagen und international für Aufsehen gesorgt. Auch in der Schweiz werden nach Ablehnung der Avanti-Vorlage neue Lösungen für den Agglomerationsverkehr gesucht. Am 30. April 2004 veranstaltete der Verkehrsclub der Schweiz VCS in Bern eine Fachtagung zum Thema Road-Pricing. Dabei wurde Bilanz gezogen über die erfolgreiche „Congestion Charge“ in London, Fragen des Datenschutzes aufgeworfen, die Möglichkeiten in der Schweiz erörtert, sowie ein Blick auf die Diskussion in der EU geworfen. Hier finden Sie die Referate der Vortragenden und einen NZZ-Artikel dazu.

Weitere Informationen:

Verkehrsclub der Schweiz

www.vcs-fachtagung.ch/

Péage urbain – une solution pour les agglomérations? Colloque de l'ATE, le 30 avril 2004, à Berne

Le bilan positif de l'instauration d'une taxe « anti-bouchons », à Londres, fait des vagues et attire une attention internationale sur la City. En Suisse également, après l'échec de l'avant-projet Avanti, on s'interroge sur les solutions à trouver pour palier à l'augmentation du trafic dans les agglomérations.

Le 30 avril 2004, l'ATE a organisé, à Berne, une journée de réflexion dédiée au péage routier. Le bilan de la „Congestion charge“ à Londres y a été évoqué en relation avec des questions comme la protection des données, les possibilités d'application en Suisse et la position d'autres pays européens sur le sujet.

Pour plus d'informations:

Association Transports et Environnement

www.vcs-fachtagung.ch/

10.05.2004

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>

5. Mai 2004, 02:14, Neue Zürcher Zeitung

Road-Pricing auf die Strasse bringen

Suche nach Wegen aus der linken Ecke

Seit Jahren ist Road-Pricing - die Kostenpflicht für bestimmte Strassen oder Gebiete - Gegenstand von Hintergrundartikeln. Ökonomen preisen Abgaben für die Benützung bestimmter Strassen als effizient, vorab linke Politiker sehen in ihnen einen Weg aus dem Stau in Stadtregionen. Mehrheiten dafür sind indessen noch zu suchen.

P. S. «Road-Pricing - Lösung für die Agglomerationsprobleme?» So lautete die Frage, die der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) einer Fachtagung mit 140 Teilnehmenden zugrunde gelegt hatte. Und einmal mehr wurde deutlich, was seit zehn Jahren zu beobachten ist: Wo das Instrument angewendet wird, sind die Erfahrungen positiv. Vorzeigebispiel ist im Moment der Kern von London, in den seit dem 17. Februar 2003 mit dem Auto am Werktagen zwischen 7 und 18 Uhr 30 nur noch fahren darf, wer 5 Pfund pro Tag entrichtet. Die Zahl der Autofahrten innerhalb der 21 Quadratkilometer zwischen Hyde Park und Tower-Bridge nahm in der Folge um 16 Prozent ab, die Durchschnittsgeschwindigkeit stieg um 10 bis 20 Prozent. Die jährlichen Einnahmen werden erst auf 68, später auf 80 bis 100 Millionen Pfund veranschlagt. 80 Prozent davon werden in die Attraktivierung von U-Bahn und Bus gesteckt, 20 Prozent fliessen in den Unterhalt der Strassen. Die Akzeptanz scheint gegeben, wie Projektleiter Derek Turner ausführte. Nicht nur war der jetzige linke Bürgermeister mit Road-Pricing als Programm angetreten. Auch scheint seine unmittelbar bevorstehende Wiederwahl sicher, obwohl er die Ausdehnung des gebührenpflichtigen Gebiets in Aussicht gestellt hat und sein konservativer Herausforderer mit der Abschaffung der sogenannten Stau-Steuer wirbt.

Das Engadin soll für Genf bezahlen

Hierzulande sieht es mit der Akzeptanz des seit gut einem Jahrzehnt von Politikern vorab linker Provenienz und von Ökonomen aller Schattierungen als taugliches Rezept gegen den Verkehrskollaps gepriesenen Instruments noch anders aus. Am 21. April hat die bürgerliche Mehrheit im Grossen Rat des Kantons Bern einen von der Regierung unterstützten Vorstoss aus den Reihen der SP bachab geschickt. Dieser hatte eine Standesinitiative postuliert, die auf das grundsätzliche Verbot von Wegzöllen in der Bundesverfassung zielen sollte. Seitens der FDP hiess es, man setze weiterhin auf Eigenverantwortung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Zudem sei fraglich, ob sich Road-Pricing in Stadtregionen staatsquotenneutral umsetzen liesse. Der SVP-Sprecher aus dem hintersten Emmental wandte sich grundsätzlich «gegen neue Steuern». Indessen dürfte dem Vertreter der Peripherie nicht bewusst gewesen sein, dass mit Strassengebühren ausschliesslich dort Mittel für Ausbauten von Verkehrswegen generiert werden können, wo die Probleme anfallen - was den Randregionen entgegenkäme.

Vorläufig setzen die Verkehrspolitiker freilich weiterhin auf das

althergebrachte Instrument der Mineralölsteuer, über das dann auch Automobilisten im Unterengadin an neue Tramlinien und Strassen in Genf zu bezahlen hätten. So jedenfalls lautete der Konsens am runden Tisch zur Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Stadtregionen, den Bundesrat Moritz Leuenberger nach dem Nein des Volks zum «Avanti»-Gegenvorschlag einberufen hatte (vgl. NZZ vom 2. 4. 04). Road-Pricing als mögliches Instrument hatten dort lediglich die Vertreter der Alpeninitiative ins Spiel gebracht.

Ungehörtes Plädoyer der OECD

Insofern scheinen die Erkenntnisse einer Studie vorerst ungelesen verpufft zu sein, in der die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) 2002 nachgewiesen hatte, dass die Kosten für Strassenbau und -unterhalt in der Schweiz mit einem Anteil von 1,5 Prozent am Bruttoinlandprodukt im internationalen Vergleich am höchsten sind. Die Fachleute in Paris führten das unter anderem auf die Zweckbindung der Mineralölsteuer sowie auf eine mangelhafte Steuerung der Kapazitäten zurück. Entsprechend legten sie der Eidgenossenschaft nahe, Verkehrsprojekte in Ballungsräumen über Strassengebühren zu finanzieren, die ausschliesslich in der betroffenen Region erhoben werden. Gegenüber dem Beizug von Mitteln aus der Mineralölsteuer machten sie drei Vorteile aus: Die Kosten würden nur jenen angelastet, die sie verursachen. Durch die örtliche und zeitliche Differenzierung der Preise liessen sich Spitzenlasten verringern und Infrastrukturausbauten so reduzieren. Schliesslich könnten die Stadtregionen über Art und Höhe der Abgaben sowie über deren Verwendung selbst entscheiden. Geeignete Behörden hierfür wären die vom Departement Leuenberger angeregten Agglomerations-Zweckverbände für Verkehr.

Ob diese Argumente ausreichen, um eine Mehrheit in den eidgenössischen Räten zu überzeugen, das grundsätzliche Verbot von Wegzöllen in der Verfassung zu modifizieren, wird sich weisen. Bereits in der Sommersession soll der Nationalrat über eine parlamentarische Initiative von Evi Allemann (sp., Bern) befinden. Sie verlangt, dass «verursacherorientierte Abgaben für die Benützung öffentlicher Strassen» künftig keiner Sonderbewilligungen mehr bedürfen. Der Direktor des Bundesamts für Raumentwicklung, Pierre- Alain Rumley, der Road-Pricing als «mittelfristige Option» bezeichnet, plädierte an der VCS- Tagung für einen anderen Ansatz. Vor einem allfälligen Schrauben an der Verfassung sollte ein Pilotprojekt in einer Stadtregion realisiert werden. Der Zürcher FDP-Nationalrat Ruedi Noser machte im selben Kreis deutlich, dass er Handlungsbedarf vor allem auf der politischen Bühne sieht. Wenn der von Ökonomen empfohlene und von Technikern und Datenschützern als machbar bezeichnete Ansatz umgesetzt werden soll, müsse dieser die linke politische Ecke verlassen. Vorerst sind indessen weitere Studien angesagt: Ende Jahr soll das Zentrum für Technologiefolgen-Abschätzung im Auftrag des Bundes die Akzeptanz von Road-Pricing abklären. Im Jahr 2000 hatten sich auch in Städten im Zuge der Mikrozensus- Erhebung zum Verkehrsverhalten auch in Städten noch über 60 Prozent der Befragten gegen Strassengebühren ausgesprochen.

OECD: Territorial Review of Switzerland, Paris 2002.

.....
Diesen Artikel finden Sie auf NZZ Online unter:
<http://www.nzz.ch/2004/05/05/il/page-article9KOYE.html>

.....
Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG

Central London Congestion Charging Scheme

Has it Achieved its Objectives?



Derek Turner

Principal, Derek Turner Consulting

The scheme has been very successful



Congestion
charging...

“C is for calm: commuters stay away as London brings in congestion charge”

60,000 fewer car movements
per day enter the charging zone

Around 110,000 people a day pay the
congestion charge

“The people who said it
would never work were
wrong”

– *Alistair Darling,
Secretary of State for
Transport*



“This is the best idea since
the Underground. Like that
was, charging is a bold
vision that could help us
rethink transport.”

Transport 2000

Agenda

Introduction to Derek Turner Consulting

Objectives of the Scheme

Background and Issues

The Scheme

How the Scheme operates

Overview of scheme performance

Traffic conditions

Public transport

Lessons learnt and Insights

Derek Turner brings years of traffic management expertise

- Former Managing Director for street management
- Introduced congestion charging in London

“I brought Derek Turner in to deliver congestion charging and my confidence in him has been rewarded. He is one of the finest public servants I have ever worked with.” *Ken Livingstone, Mayor of London (May 2003)*

- Derek Turner Consulting (DTC) is a strategic consultancy specialising in:
 - road user charging schemes
 - transport policy
 - strategic project and organisational management
- DTC has formed operational alliances to provide greater scope of delivery

Introduction

Objectives of the scheme

- Reduce Central London traffic levels by 10-15%
- Cut road transport delays by 15-25%
- Increase speeds by 10-15% inside zone
- Improve conditions outside zone
- Improve bus operations
- Produce net revenue of £130m p.a.
- Achieve a modal shift

Objectives

London was in severe need of a charging scheme

- “...**transport has become the number one concern** for businesses in London...” *London Chamber of Commerce and Industry (1999)*
- 90% Greater London residents said “**there is too much traffic in London**” *ROCOL Group 1999*
- 80% of motorists found congestion in London as “**very serious**” *Lex Report (1999)*
- Central London **average traffic speeds of 16km/h** during the working day

There were many possible methods of charging road users

- Cordon entry permit
 - Payment on passing through toll plaza
- Area License
 - Paper licenses for visual inspection, option of database
 - Virtual license with enforcement by digital camera
 - Electronic Road Pricing systems
- Workplace Parking Levy

Issues affecting scheme introduction

- Legal powers granted in 1999/2000 to introduce a scheme
- Road Charging Options for London (ROCOL) report published 2000
- *Political issues:*
 - Congestion charging key issue of first mayoral elections (2000)
 - Scheme required delivery within timescale of Mayor's first term
- *Delivery Issues*
 - Project team assembly
 - Integration of in-house and management consultancy teams
 - Procurement for a £230m project:
 - World's largest road user charging operation

The central London congestion charge scheme is comprised of...

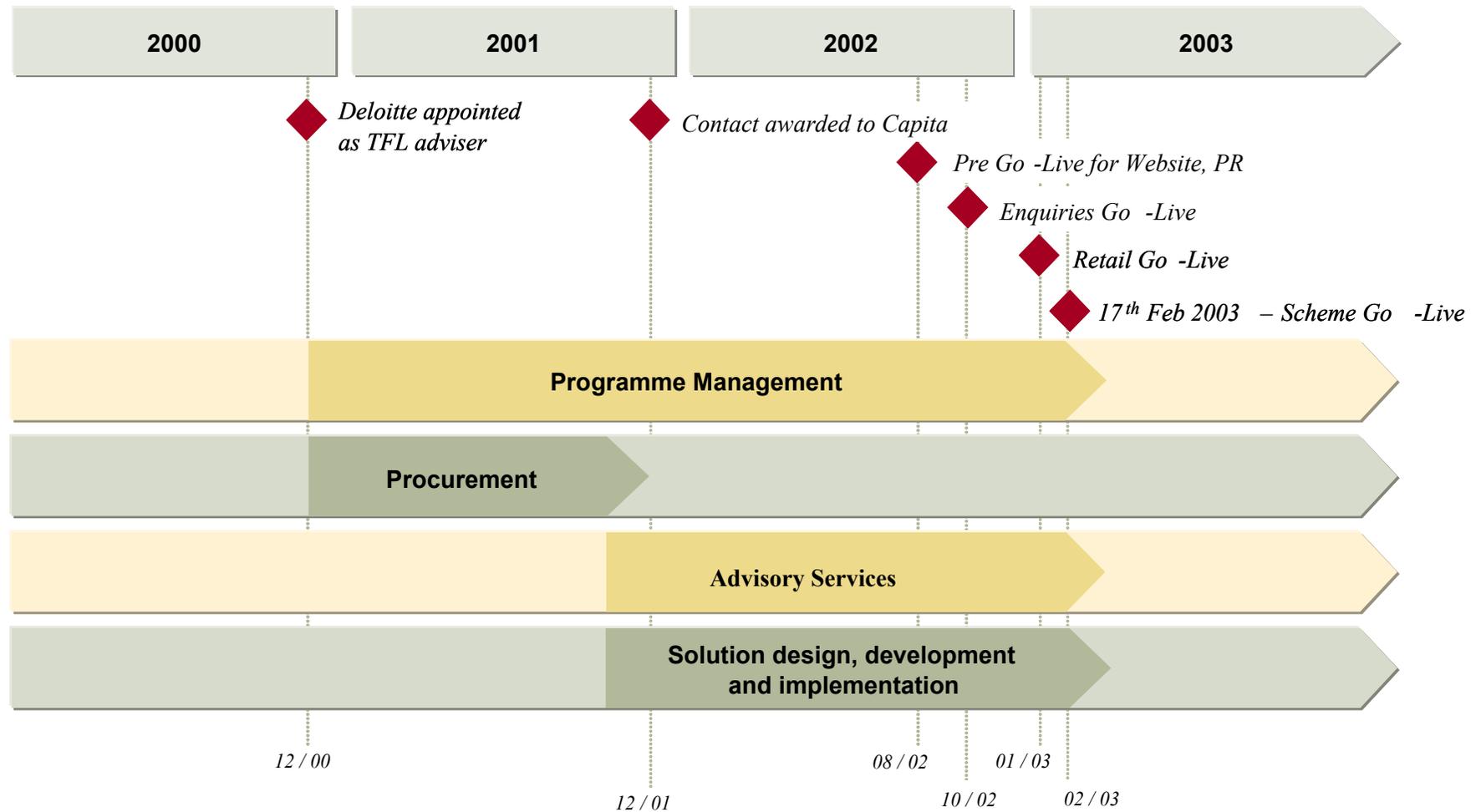
- Virtual area license with complementary database
- Enforcement using Automatic Number Plate Recognition (ANPR)
- Cameras located on boundary of zone and within charging area

The advantages to this are:

- “Intermediate technology” scheme allowed rapid implementation
- Cameras enabled greater scope for enforcement
- Ability to discriminate by vehicle type
- Payment easier – can be made on day of travel
- Possibility of future development into tag and beacon system

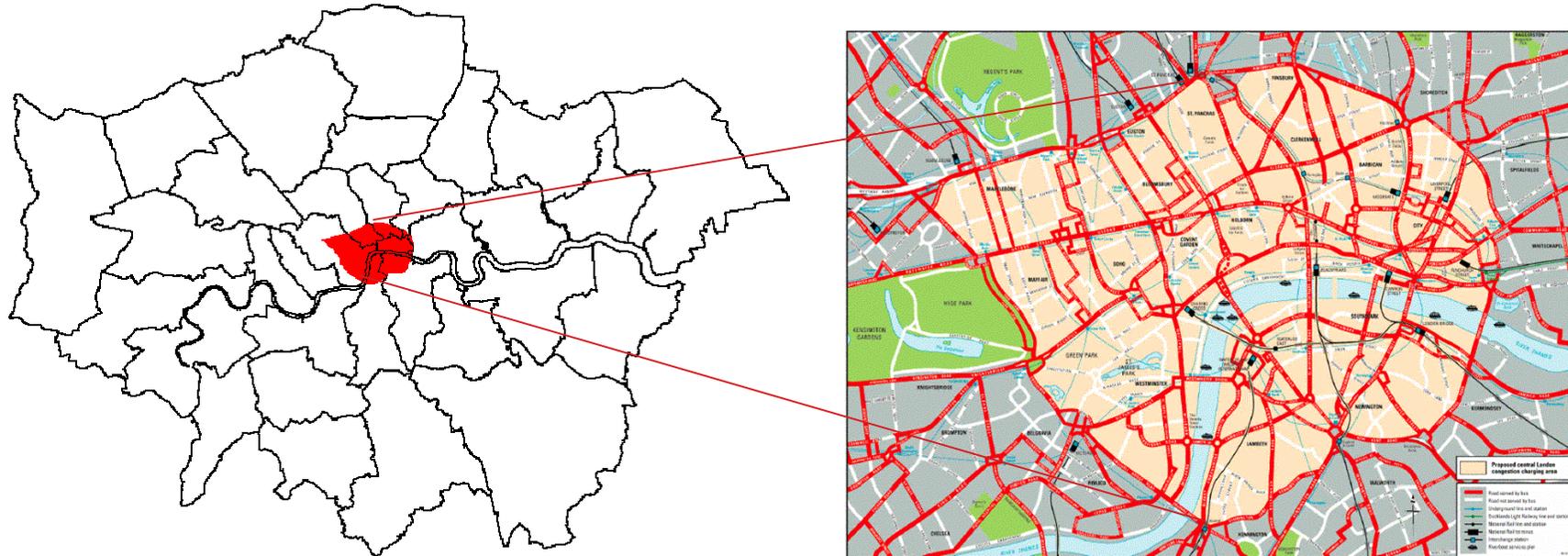
The Scheme

Timescale for implementation was 2 years



The Scheme

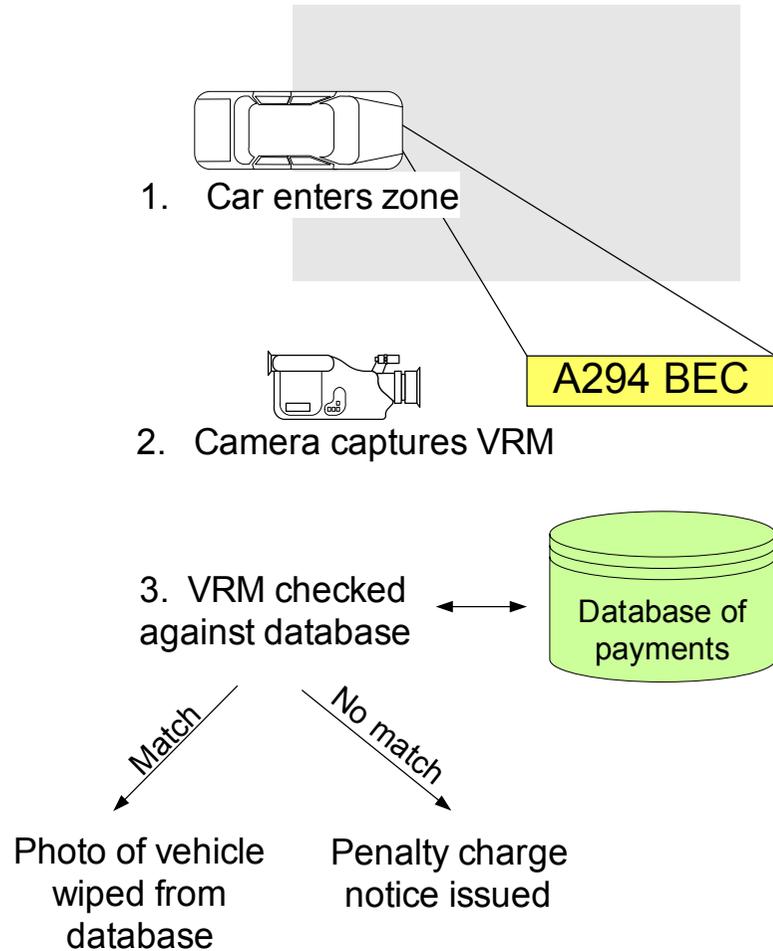
The congestion charging zone is small part of London as a whole..



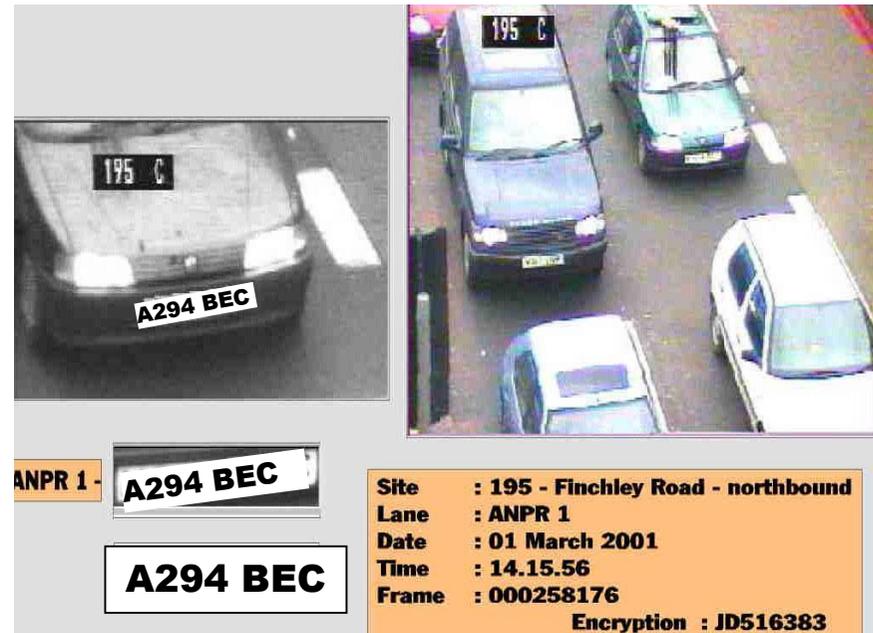
but covers a 21km² charging zone with around 200,000 vehicles a day on some of London's most congested streets.

The Scheme

The zone is monitored by digital cameras..

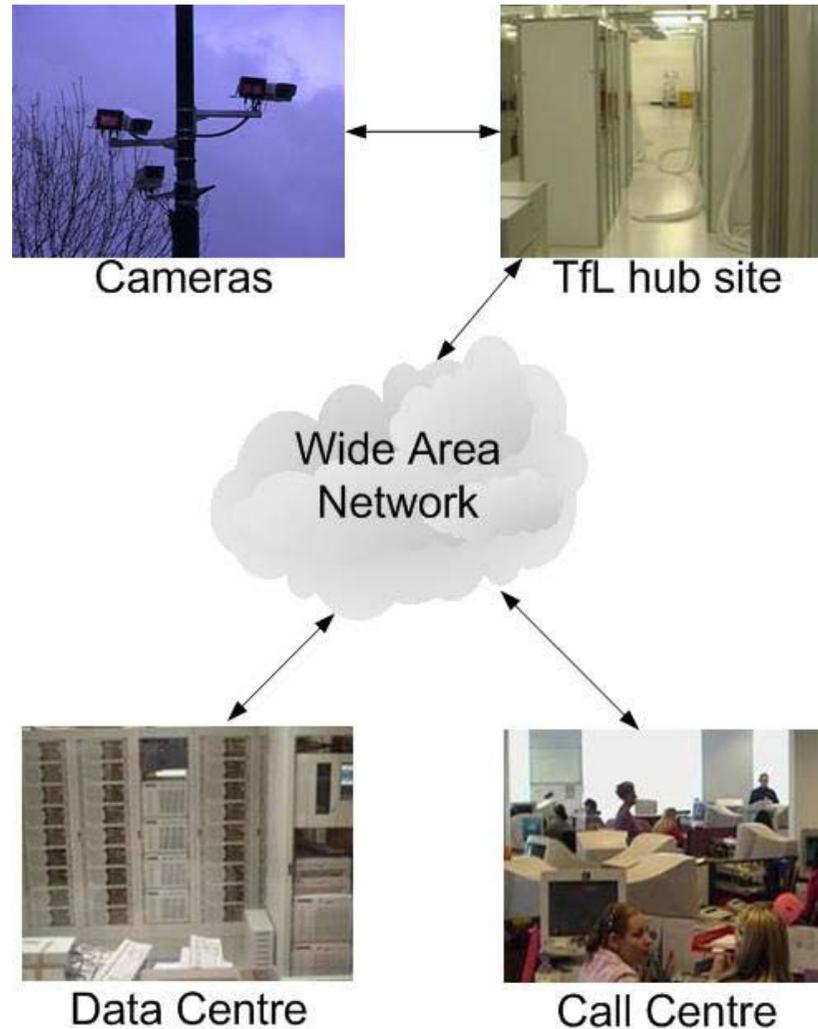


...automatic number plate recognition technology enables information regarding capture and keeper to be identified.



How it operates

...and is supported by a comprehensive communications network



How it operates

A simple charge structure, a variety of payment options..

Who is charged?

- £5 per day
- By vehicle registration mark
- Payment made daily, weekly, monthly or annually
- Weekdays, 7am - 6.30pm
- Those vehicles not exempt
- Payment in advance or until 12am of day zone entered
- Charge doubles after 10pm

How to pay

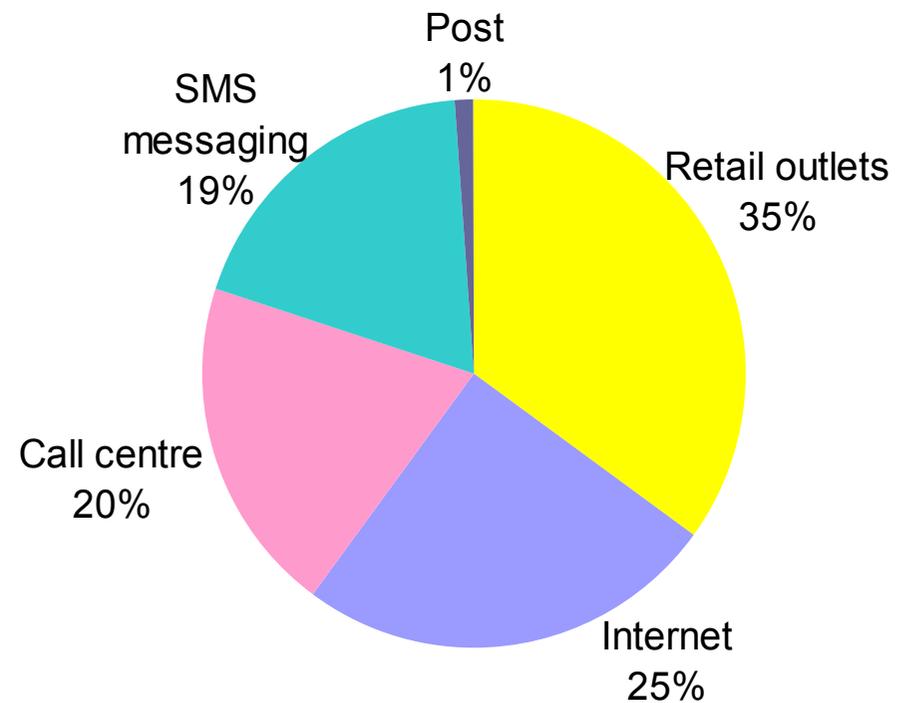
- www.cclondon.com
- SMS text messaging
- 200 PayPoint outlets in zone
- 9000 PayPoints nationwide
- Free standing machines in car parks in zone
- Post
- Phone

How it operates

A major public information campaign resulted in trouble free use

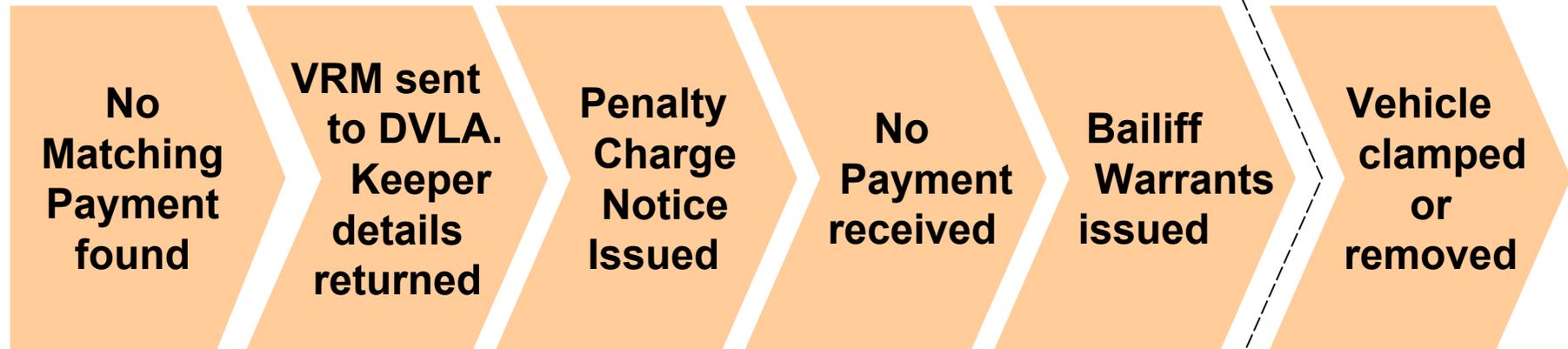
- Leaflets to 3 million households
- Over 35,000 packs to businesses operating fleets of 25 or more vehicles
- Call centre (0845 900 1234)
- Advertising on TV, radio, newspapers
- www.cclondon.com
- Face to face activity in boroughs
- Emails to businesses in and around London

Split of payment channels Feb - Aug 2003



How it operates

Strict enforcement...



- £80 penalty charge is reduced if paid within 14 days
- Representations received in response to PCNs may result from incorrect input of vehicle registration detail

Persistent Evaders

How it operates

...and a thorough monitoring strategy

- Scheme supported by comprehensive Impacts Monitoring Strategy
- Provides feedback on detailed operation and effects of the scheme
- Results published each year
- 5-year programme
- Covers impacts on: Traffic & Transport, Business, Economy, Social Groups and Environment

How it operates

...enabled a successful launch and on-going performance

This is the world's largest congestion charging scheme:

- Congestion has decreased by 30%
- Average weekday speeds in and around the zone increased by 10%-20%
- Public transport is coping well
- Buses are benefiting from reduced congestion
- Payment systems working satisfactorily
- PCNs issued at an average of 3% of payments received
- Public remains supportive of scheme

“We always thought we had to live with congestion in our city centres. London has shown this is no longer true.”

- Susan Kramer (board member for Transport for London and previous Liberal Democrat mayoral candidate)

Performance Overview

Vehicle data capture allowed new traffic management procedures

- Working with London boroughs
- Successful accommodation of traffic diverting to the boundary route around the congestion zone
- Managing “knock-on effects” such as:
 - traffic calming
 - parking management
- Improved enforcement of parking and loading restrictions
- Improved co-ordination of street works

Substantial advantages for London's transport can be seen

Time spent stationary or
<10km/h

25%

Traffic delays

30%

Journey times to, from and
across charging zone

14%

Excess bus waiting times on
routes serving charging zone

33%

...as well as

- reduction in road accidents within zone
- expected net revenue for 2003/04 of £68million

Performance Overview

...as well as good public reaction

- The scheme processes large volumes of payments on a daily basis

Payments per day	108,000
Fleets	12,000

- Driver responses to the scheme have settled
- Enquiries or payments at call centres have fallen from an average of 167,000 per week to 70,000
- Payment rates for PCNs (Penalty Charge Notices) have steadily increased
- Representations received in response to PCNs has decreased from 62% to 16% since early weeks of scheme

Performance Overview

...and a generation of net economic benefits

Costs	£ million	Annual Benefits	£ million
– TfL admin & other	5	– Time saving	155
– Scheme operation	90	– Reliability benefits	20
– Additional bus costs	20	– Vehicle fuel & operating savings	10
– Chargepayer compliance	15	– Accident saving	15
		– Disbenefit to former car-users	-20
Total	130	Total	180

These benefits are exclusive of the forecast net revenues of the scheme:

- £ 68 million in 2003/04
- £ 80 – 100 million per year thereafter

Performance Overview

Prior to go-live, public support for the scheme was significant...

56% think congestion charging will cut traffic in central London*

Two thirds of Londoners believe congestion charging will deliver some benefits*

One third will use their car less in central London*

Opinion poll\$ shows support for charging:
46% for charging
43% against charging

93% of respondents want action on congestion

* RAC "Making the most of Britain's Roads Report 2003
\$ Evening Standard 2002

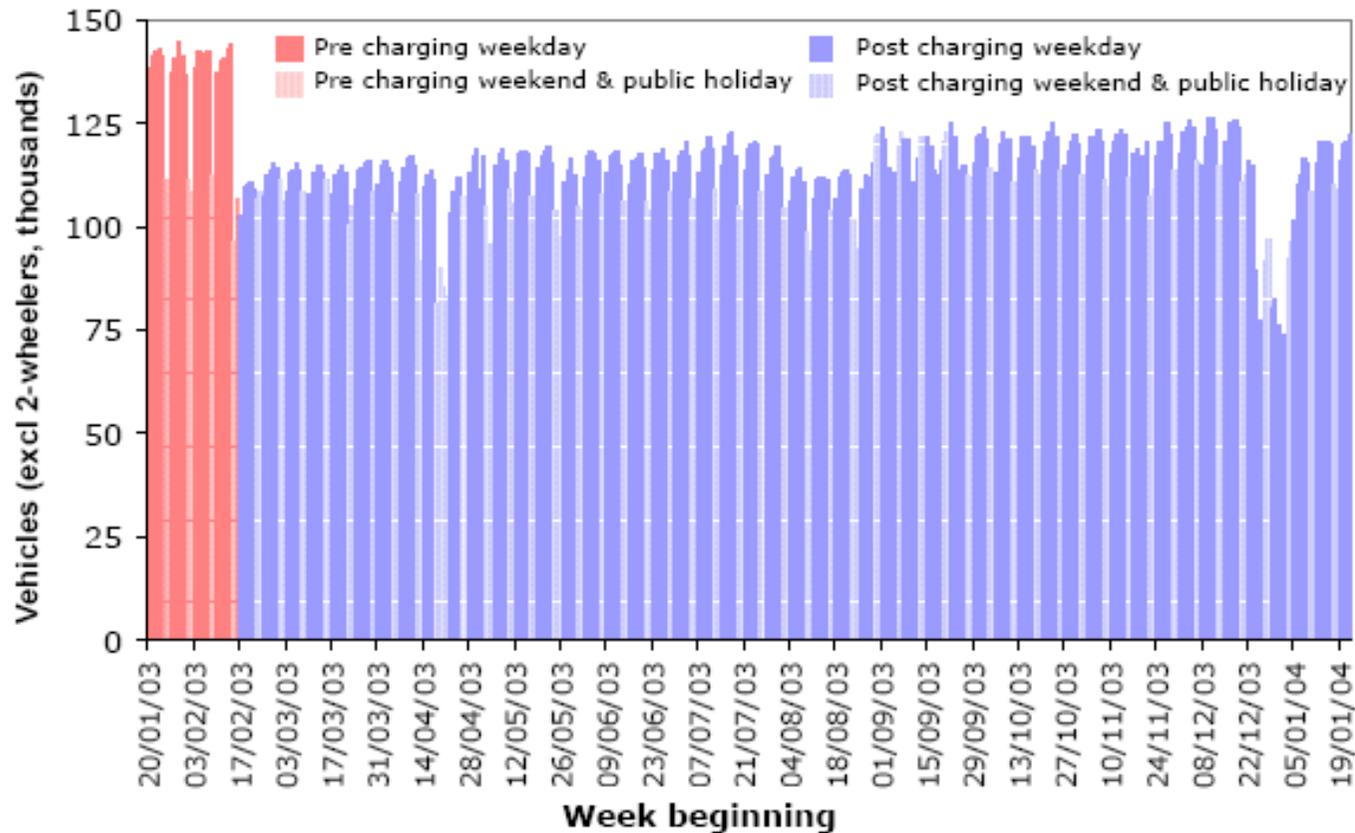
Performance Overview

... though many local and national organisations were sceptical

- “It will be many years before the plans will come into effect - if at all.”
 - *Evening Standard*
- “It’s going too far too fast.”
 - *The Automobile Association*
- “Something needs to be done but we are not convinced this is the answer”
 - *Westminster City Council*

Reduction in inbound traffic flow is significant and enduring

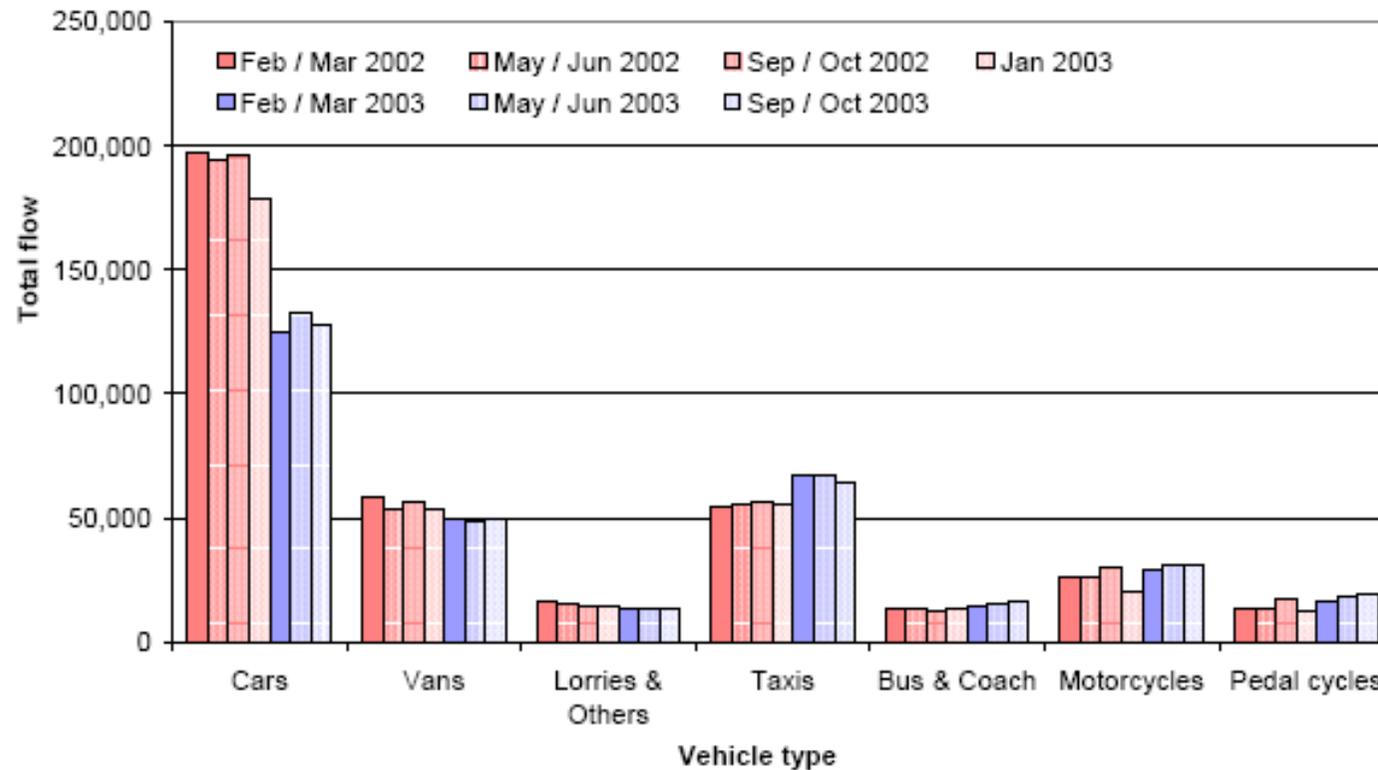
Traffic entering the charging zone during charging hours on a representative selection of major entry points



Traffic Conditions

...with the most evident reduction observed on cars

Total traffic entering the charging zone during charging hours



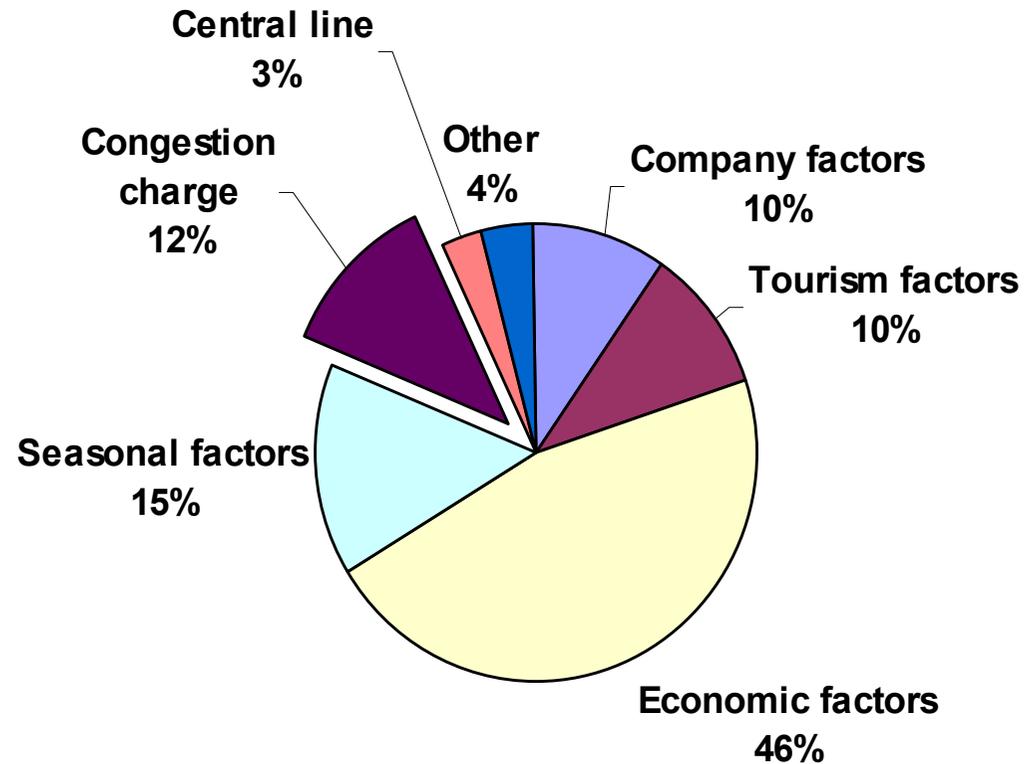
Traffic Conditions

Impact on retail business performance

- ▶ It is far too early to draw any firm conclusion
- ▶ There does appear to be a slowdown in central London's retail and leisure activity during the first half of 2003 compared to the previous year, indicating a reduction in sales in and immediately around the charging area of 2%
- ▶ However, business owners and managers in the area perceive Congestion Charing to account only for 12% of the influences they reported
- ▶ More reliable longer term trend analysis is being undertaken

Public Transport

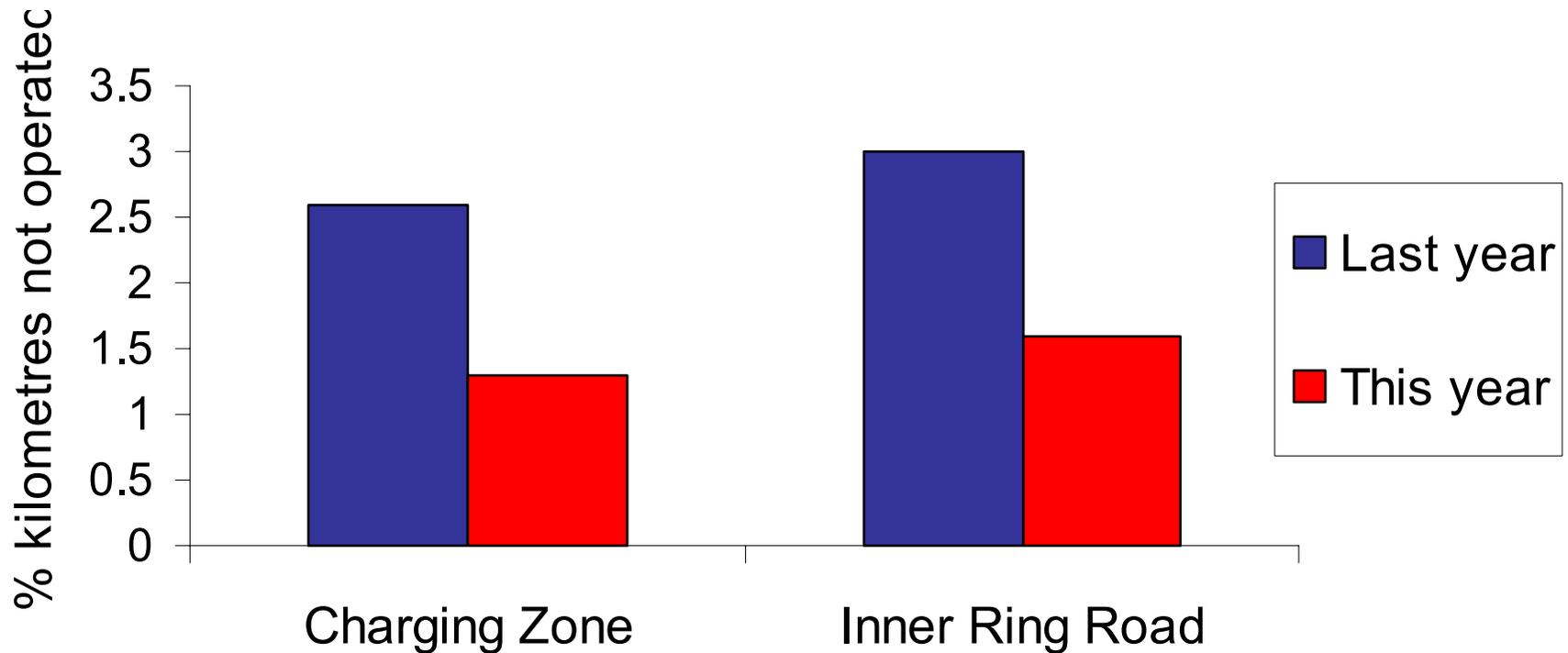
Impact on retail business performance



Public Transport

Delays due to traffic disruption have almost halved

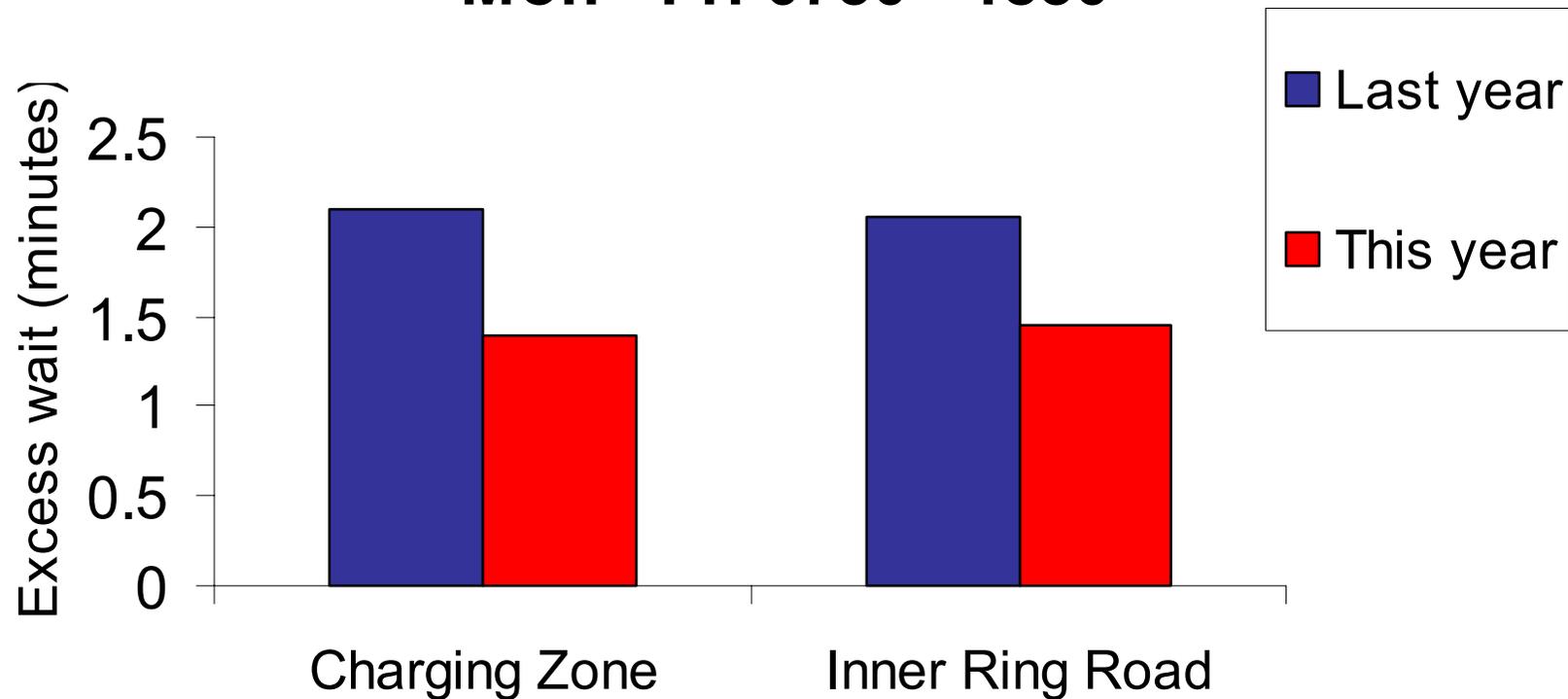
% scheduled kilometres not operated due to traffic delays Mon - Fri



Public Transport

Bus reliability has increased by over 25%

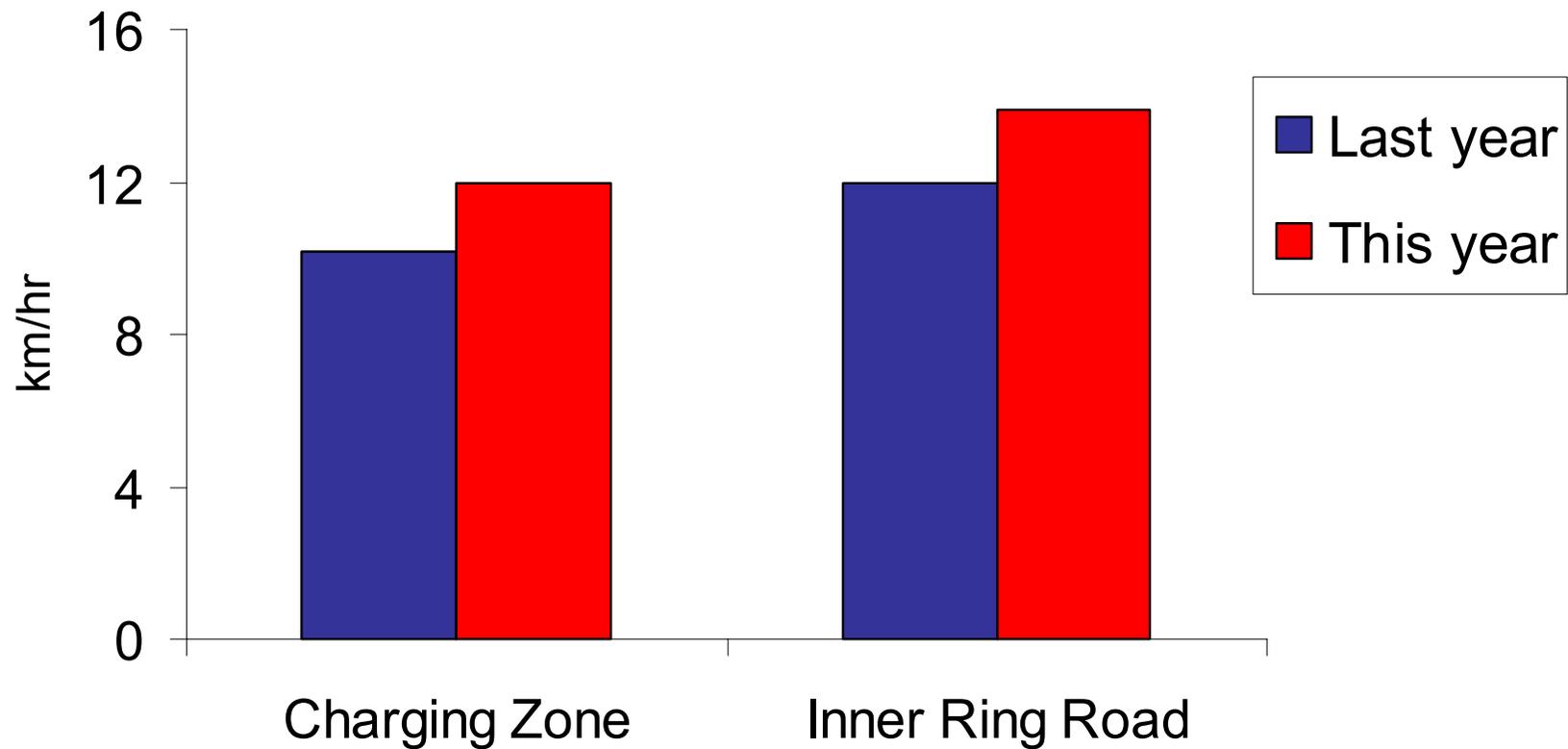
Bus service reliability Mon - Fri 0730 - 1830



Public Transport

Peak hour bus speeds have increased by almost 20%

Bus Speeds Mon - Fri AM peak



Lessons Learnt

- Political commitment mandatory
- Strong project management required
- Integrated team and partnership essential
- Clear procurement strategy is a must
- Presenting congestion charging as part of an overall transport strategy
- Importance of public information campaign

Conclusion

*Enthusiasm and “can do” attitude
can deliver an “impossible” project*

Lessons and Insights

Road Pricing und Demokratie die Staugebühr im Bürgertest

Bruno Kaufmann

Initiative & Referendum Institute Europe

Bern, 30. April 2004

Fachtagung "Road Pricing" des VCS Schweiz

Initiative & Referendum Institute Europe



Road Pricing und Demokratie - die Staugebühr im Bürgertest

- Beispiele: Bergen, London und Stockholm
- Kontext: die Schweiz
- Herausforderung: der demokratische Prozess als Voraussetzung und Hürde

The Initiative & Referendum Institute

- Europäische Stiftung mit Sitz in Amsterdam
- Transnationales Kompetenzzentrum für Fragen der direkten Demokratie
- Finanziert sich durch Gründungsorganisationen, Projektkooperationen und Gönnergelder
- Entwicklungsarbeit in der Europäischen Union
- Informationstätigkeit zu bestehender Praxis
- Ausbildungs- und Beratungstätigkeit

Initiative & Referendum Institute Europe



The Initiative & Referendum Institute

- Initiativrecht in der neuen EU-Verfassung
- Begleiten und Auswerten von EU-Integrationsreferenden
- DVD und Pocket Guide “Direct Democracy in Switzerland”
- Lehrmittel, Studiengänge, Forschung
- Homepage unter: www.iri-europe.org

Wo entsteht Wann Wie Welche Direkte Demokratie



- Europa
- Verkehr
- Road Pricing
- Staugebühren

Initiative & Referendum Institute Europe



Neue IRI Europe Studie zu den demokratiepolitischen Dimensionen von Staugebühren



Die Staugebühr im Bürgertest

BERGEN, LONDON, STOCKHOLM – SCHWEIZ

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) und
das Europäische Institut für Initiativen und Referenden
(IRI Europe) präsentieren eine Studie zu
Road Pricing und Demokratie

Von Bruno Kaufmann
Mit einem Vorwort von Adrian Schmid

Beitrag zur
Europäischen Transport- und
Infrastruktur-Initiative



- Nordwind
- Bürgertest
- Postavanti

Initiative & Referendum Institute Europe



Nordwind (1) - Bergen

- Wann? Seit 1. Januar 1986
- Warum? Notstand bei der Strassenfinanzierung
- Was? Gebührenring > 7:00-22:00 Uhr > 4 Franken
- Wozu? Zweckbindung: Strassenbau
- Wie? Einführung durch die Hintertür, BürgerInnen auf der Zuschauerbank
- Zukunft? Bleibt (seit 2.2.04 elektronisches System), kaum Entwicklungspotential

Nordwind (2) - London

- Wann? Seit 17. Februar 2003
- Warum? Grösste Agglomeration und wichtigstes Stadtzentrum Europas
- Was? Gebührenzone > 06:00-18:30 Uhr > 12 Franken
- Wozu? Verkehrsberuhigung und Verkehrsbeschleunigung, ÖV-Ausbau
- Wie? “Devolution & Revolution”, Bürgermeisterwahl
- Zukunft? 10. Juni > Bestätigungswahl
> Mehr oder Nichts

Nordwind (3) - Stockholm

- Wann? Zwischen 12. Juni 2005 und 31. Juli 2006
- Warum? Verkehrspolitische Sünden der Vergangenheit und Reformstau
- Was? Gebührenzonen > 7:30-8:30 und 16-17:30 Uhr
> 4 Franken
- Wozu? Mehr Lebensqualität, weniger Staus
- Wie? “Kuhhandel & Bürgerbeteiligung”, Initiative & Referendum
- Zukunft? 16. Juni Parlamentsbeschluss
> Volkabstimmung am 17. September 2006

Bürgertest (1) - Entwicklung von Road Pricing und Demokratie

- Bergen: Strassenbaufinanzierung
> Bürger als zahlender Kunde
- London: Verkehrsberuhigung
> RP als zentrales Wahlkampfthema
- Stockholm: Ideologisches Führen
> pragmatische Demokratisierung

Bürgertest (2) - Die Rolle der Direkten Demokratie

- Ergänzung/Vervollständigung der Repräsentivdemokratie
- Immer mehr Volksabstimmungen zu immer mehr Themen in immer mehr Ländern
- Die Ausgestaltung der Volksrechte (Design) ist ganz wichtig
- Fall Stockholm: Grosse Schwächen, grosse Herausforderung
- Learning by Doing

Bürgertest (3) - Staugebühr und Volksrechte

- Gegenstand der Vorlage
 - Rechtliche Grundlagen
 - Durchführung des Abstimmungsprozesses
 - Umgang mit Resultat
- Vorgängiges, direktes Mitentscheidungsrecht
> Kontext Schweiz

Postavanti (1) - Verkehrspolitik und Direkte Demokratie

- Politisches Topthema > 19 Eidg. Abstimmungen seit 1989
- Trend: Kontinuität > Nationalstrassenetz > OeV-Förderung
- Beispiele: Sonntagsinitiative, Avanti-Gegenvorschlag
- Unterschied zu behandelten Fällen in Nordeuropa > Grösstes Problem in den Agglomerationen
- Kompliziertere Problemlage > entwickelteres Instrumentarium (Volksrechte)

Postavanti (2) - Lehren aus den bisherigen Erfahrungen

- Staugebühr: Nutzen? OeV? Abgabe?
Verteilungseffekt? Schritt-für-Schritt?
- Akzeptanz: Lernprozess? Impuls? Kommunikation?
Mehrheitsfindung?
- Direktdemokratische Prozess: Obligatorisches/
Fakultatives Referendum? Volksinitiative?
- Direkte Demokratie und Verkehrspolitik: Ökologie?
Neue Steuer? Verkehrseinschränkung? Träger?

Postavanti (3) - Die Chancen nach dem 8. Februar 2004

- Überladene Vorlagen können schlecht kommuniziert werden
- Stadt-Land-Gefälle wächst
- Abschied vom heutigen unbeschränkten Strassenzugang, einem “sozialistischen Unikum in einem marktwirtschaftlichen Umfeld”
- Neue Strassen > neuer Verkehr
- Die Herausforderung: Versöhnung von moderner Verkehrspolitik mit einer modernen Demokratie
- Schweiz hat die Chance zur Vorreiterin! Packen wir diese Chance?

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

www.iri-europe.org

Initiative & Referendum Institute Europe





**Eidgenössischer Datenschutzbeauftragter
Préposé fédéral à la protection des données
Incaricato federale per la protezione dei dati
Incumbensà federal per la protecziun da datas**



Fachtagung VCS vom 30. April 2004

Road Pricing – Lösung für die Agglomerationsprobleme?

(Hanspeter Thür, Rechtsanwalt, Eidg. Datenschutzbeauftragter)



Was sind Personendaten?

Alle Angaben, die sich auf eine bestimmte oder bestimmbare Person beziehen. (Art. 3 DSG)



Die Immatrikulationsnummer eines Autos?

Sie ist grundsätzlich ein Personendatum, weil der Halter und in der Regel auch der Fahrer über sie identifiziert werden kann. DSGVO ist anwendbar.



GPS-Koordinaten eines Fahrzeuges?

Sie sind Personendaten, weil sie Rückschlüsse auf den Standort des Halters bzw. Fahrers eines Fahrzeuges ermöglichen. DSGVO ist anwendbar.



Grundsätze des Datenschutzgesetzes

- rechtmässige Beschaffung
- Treu und Glauben
- Verhältnismässigkeit (Datenvermeidung)
- Zweckbindung
- Datenrichtigkeit
- Datensicherheit



Wie funktioniert Road Pricing?

- Die Go-Box in Österreich
- Das LSVA-System der Schweiz
- GPS-basierte Systeme (Experiment von Kopenhagen)
- Central London Congestion Charging



Mögliche Gefahren

Die Möglichkeit, Bewegungsprofile eines Fahrzeuges und dessen Fahrers erstellen zu können, erhöht die Gefahr,

- der Zweckentfremdung (z.B. Fahndung) und
- dass Unberechtigte sich Zugang verschaffen



Folgerungen für das Road Pricing

- Gesetzliche Grundlage
- PET Technologien verwenden (insbesondere Anonymisierung)
- Soweit dies nicht möglich, klare Regelung von Zweckbindung, Zugriffsrechten und Löschung der Daten im Gesetz

European Federation for Transport & Environment



VCS-Fachtagung Road Pricing – Lösung für die Agglomerationsprobleme?

Diskussionen in der EU

Markus Liechti

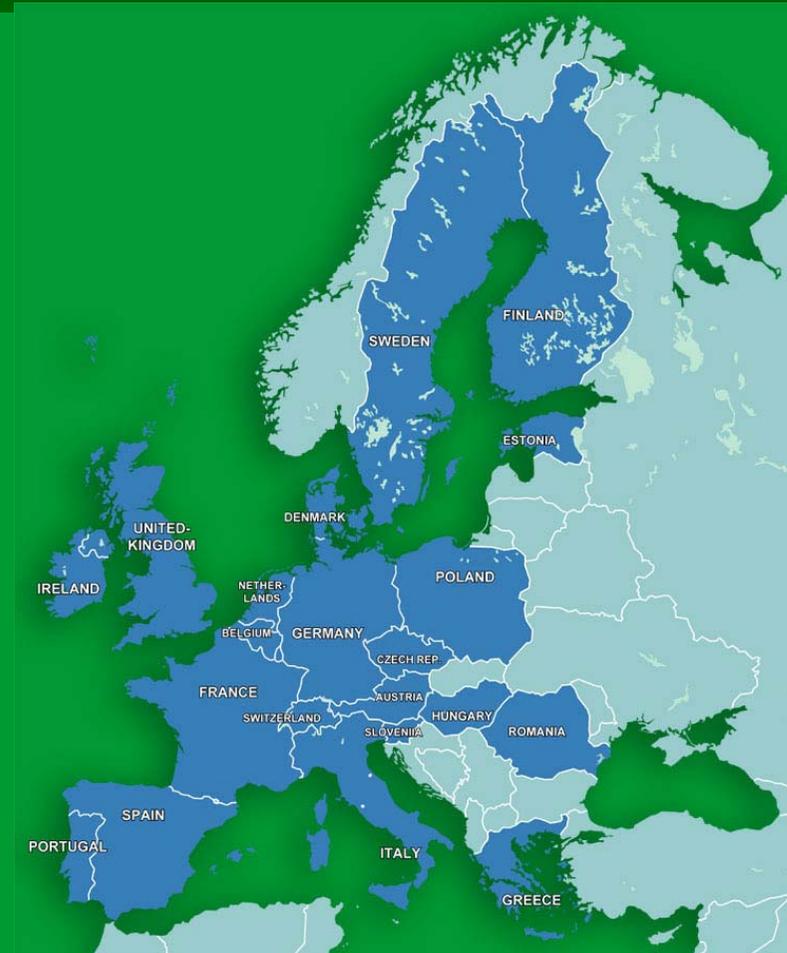
30. April 2004

Über T&E

Members in:

- Austria
- Belgium
- Czech & Slovak Rep
- Denmark
- Estonia
- France
- Germany
- Greece
- Hungary
- Italy
- Netherlands
- Norway
- Poland
- Portugal
- Romania
- Slovenia
- Spain
- Sweden
- Switzerland
- UK

**Dachorganisation von
40 NGOs in 20 Ländern**



Stand Road Pricing in EU

Rechtliche Rahmenbedingungen

- EU Richtlinie zur Gebührenerhebung des Schwerverkehrs: 1999/62 z.Zt in Revision
 - Keine rechtlichen Vorschriften zum städtischen Road Pricing auf EU
 - Subsidiarität betreffend städtischer Verkehrspolitik / städtischem Road Pricing
- ⇒ Freiraum von Städten / Agglomerationen nutzen
- ⇒ Einschränkungen: nationale Gesetze (z.B. Schweiz, Deutschland)

EU finanzierte Projekte

- **'Thematic Strategy on the Urban Environment'**
 - Befasst sich u.A. mit Verkehrsproblemen / RP
 - Strategieentwurf vorgesehen Herbst 2004
- **CUPID**
 - Thematisches Netzwerk (2000 – 2004)
 - Teilnehmer: 8 Städte in DK, FIN, I, N, S, UK, Forschungsanstalten, Interessengruppen
- **PROGRESS**
 - Demonstrationsprojekte in 8 Städten (wie CUPID)
- **EUROPRICE**
 - Informationsnetzwerk von 8 Städten in DK I, NL, UK

Perspektiven für die Zukunft

- **Städtisches RP gewinnt an Bedeutung**
 - Zunehmende Stauproblematik
 - Finanzprobleme nehmen zu
 - Luftqualitätsanforderungen der EU : verpflichtende Grenzwerte ab 2005
 - Technische Möglichkeiten
 - Positive Erfahrungen in London
- **Rolle der EU unklar**
 - Förderer
 - Bremser
 - Indifferenter Zuschauer

Strategien für Niederländische Präsidentschaft

- NL hat EU Präsidentschaft Juli – Dezember 2004
- Städtische Verkehrsprobleme wichtig, Pricing weniger wichtig für NL
- Informelles Treffen der Staatssekretäre für Verkehr, Umwelt und Finanzen im Oktober 2004
- NGO Tagung im September 2004 als Input für informelles Treffen und für neue EU Kommission
- RP wird von NGOs gepuscht

European Federation for Transport & Environment



T&E is Europe's primary NGO campaigning on a Europe wide level for an environmentally responsible approach to transport. info@t-e.eu

Boulevard de Waterloo, 34 | 1000 Brussels
Tel.: +32(0)2-502 99 09 | Fax: +32(0)2-502 99 08 | www.t-e.eu