

VERFAHREN VON TECHNOLOGY ASSESSMENT IM VERKEHRSWESEN

KONTEXT

Auf der Basis von drei Fallstudien in den Bereichen Agglomerations- (Video-Enforcement), Freizeit- (Anreiseverkehr im Winter-Tagestourismus), und Güterverkehr (Zutrittsysteme) testet dieser Forschungsauftrag verschiedene Ansätze eines Technology Assessment (TA) bezüglich ihrer Eignung für verkehrspolitische Fragestellungen. Die Bearbeitung erfolgt im Rahmen des Forschungsauftrags 71/00 der Schweizerischen Verkehringenieure (SVI), finanziert vom Bundesamt für Strassen (ASTRA). Zusätzlich wird das Projekt durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Raumplanungsamt des Kantons Luzern unterstützt.



METHODE

Der methodische Schwerpunkt liegt bei der Frage, welche partizipativen Methoden bei TA-Verfahren im Verkehrsbereich eingesetzt werden können. Die Fallstudie zum Freizeitverkehr setzt den European Awareness Scenario Workshop (EASW) ein, die Fallstudie zu den Zutrittsystemen testet die Methode des runden Tisches und die dritte Fallstudie (Video-Enforcement) führt Fokusgruppen durch.

RESULTATE

Die Fallstudie zum Freizeitverkehr belegt, dass gezielter Technologieeinsatz mithelfen kann, die steigenden Ansprüche der Wintersportgäste zu befriedigen. Dabei ist dem Einbezug von Informations- und Kommunikations-Technologien im Rahmen einer umfassenden Mobilitätsberatung ausserhalb des engeren Verkehrsbereichs in Zukunft mehr Beachtung zu schenken. Diese Potentiale scheinen grösser als diejenigen klassischer verkehrstelematischer Anwendungen beispielsweise im Parkplatzmanagement. Trotz aller I&K-Technologien besteht jedoch ein grosser und noch nicht vollständig abgedeckter Bedarf nach persönlicher Beratung vor Ort.

Wie wirken sich neue Technologien im Verkehr aus?

Die Fallstudie zum Video-Enforcement zeigt vorwiegend positive Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt und Wirtschaft, aber es bestehen auch erhebliche Akzeptanzprobleme auf der gesellschaftlichen Seite. Das umstrittenste Thema in der Bewertung von Video Enforcement war die Frage des Datenschutzes und des Vertrauens in eine korrekte und auf den ursprünglichen Zweck beschränkte Datenverwendung. Zwei Folgerungen ergeben sich daraus: Erstens muss einer diffusen Angst der Betroffenen vor der Machtlosigkeit bei einem – aus technischen Gründen – fehlerhaftem System begegnet werden, weil keine büssende Person mehr da ist, der man den Systemfehler erklären könnte. Zum Zweiten vertrauen nur wenige Betroffene dem Datenschutz. Transparenz und Rechtsschutz müssen diesem Misstrauen entgegengestellt werden. Bei allen Betroffenen bestand Konsens: Wenn schon Video Enforcement im Verkehrswesen eingeführt wird, dann muss dieses Kontrollsystem lückenlos sein, keine Ausnahmen oder Schlupflöcher zulassen und alle Verkehrsteilnehmer gleich behandeln.

ALLGEMEINE INFORMATIONEN

Projektteam: Interface: Ueli Haefeli, Dr. phil. I.; Daniel Matti, lic. phil. nat.; RAPP AG: Martin Ruesch (Projektleitung); Dieter Egger

haefeli@interface-politikstudien.ch; Tel.: +41 (0)41 226 04 26; www.interface-politikstudien.ch