

Vor knapp zwei Jahren wurde «SBB Green Class» lanciert: Ausgewählte «Pioniere» erhielten unbeschränkte Mobilität innerhalb der Schweiz – und nahmen an einer Studie teil. Erste Ergebnisse liegen jetzt vor.

Klasse der grünen Pioniere



Ein Jahr lang unlimitiert mobil sein: Mit diesem Versprechen lancierten die SBB und mehrere Partner im Herbst 2016 ihr Pilotprojekt «SBB Green Class». Interessierte erhielten ein umfangreiches Mobilitätspaket: ein Generalabonnement (GA) erster Klasse, einen BMW i3, eine P+Rail-Jahreskarte, ein Mobility-Carsharing-Abo sowie ein Publibike-Jahresabo. Umfangreich war jedoch nicht nur das Angebot, sondern auch sein Preis: 12200 Franken kostete der Eintritt in die «grüne Klasse», die im ersten Jahr auf 140 Plätze beschränkt war.

Mobilität als Dienstleistung, ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen – wer lässt sich auf ein solches Angebot ein? «Generell waren es in der Pilotphase sehr aktive und mobile Menschen, die über ein höheres Einkommen verfügen», sagt Professor Martin Raubal vom Institut für Kartografie und Geoinformation der ETH Zürich. Mit seinem Team hat er das Pilotprojekt im Auftrag der SBB wissenschaftlich begleitet. Wie verändert sich die Mobilität, wenn man die freie Wahl der Verkehrsmittel hat? Aus welchem

Grund entscheidet man sich in einer bestimmten Situation für ein Verkehrsmittel? Was sind die Hürden für multimodale, also auf mehrere Fahrzeuge pro Weg aufgeteilte Mobilität? Diese und weitere Fragen wurden untersucht.

Neu gemixt

Die naheliegendste Frage ist wohl, ob SBB Green Class dem Anspruch, «grün» zu sein, auch gerecht wurde. «Für die Mehrheit der Kunden stellen wir einen Rückgang der CO₂-Emissionen fest», so Raubal. Bereits nach zehn Wochen änderte sich das Mobilitätsverhalten in Richtung eines nachhaltigeren, also weniger schadstoffintensiven Verkehrsmittelmix. Der Grund dafür sei eine Reduktion der Fahrten mit konventionellen Antrieben. Konkret: Statt auf den Benziner greifen die Teilnehmer auf das frei zur Verfügung stehende Elektroauto zurück.

Doch auch in die vergleichsweise umweltschonende Bahn steigen die «SBB Green Class»-Mitglieder ein. Vor allem Teilnehmer, die vor Projektstart kein GA hatten, nutzten in der Pilotphase

vermehrt den Zug. Den Grossteil ihrer Mobilität machte jedoch immer noch das Auto aus, wenn auch zunehmend das elektrische. Bestehende GA-Kunden blieben weiterhin der Bahn treu, mit der sie den überwiegenden Teil ihrer Fahrten zurücklegten. Auch sie nahmen vermehrt im Elektromobil Platz, der Autoanteil ihres Mobilitätsmix blieb aber fast unverändert.

Preis der Zukunft

«Die Mobilität der Zukunft gestalten» war das erklärte Ziel von SBB Green Class und des begleitenden Forschungsprojekts. Dafür mussten sich die Probanden auch auf Forschungsmethoden der Zukunft einlassen: Während der Pilotphase liessen sie sich per Smartphone und GPS verfolgen. Ist sogenanntes «Tracking» also auch im Verkehr unumgänglich? «Ich denke, ja», bestätigt Martin Raubal. Dank der Technik liessen sich nicht nur personalisierte Angebote erstellen, mit den Daten könne auch die Infrastruktur besser geplant werden, da man wisse, wo und wann der Bedarf an einzelnen Verkehrsmitteln am höchsten ist. SBB Green Class geht derweil in die nächste Runde, neu auch optional mit 2.-Klass-GA und mit einem, zwei oder drei Jahren Vertragsdauer. Die Plätze in der grünen Klasse sind nach wie vor beschränkt, der Preis von 10000 bis 15000 Franken pro Jahr immer noch beachtlich – zumindest auf den ersten Blick: Die letzte Erhebung zu Kosten und Finanzierung des Verkehrs des Bundesamts für Statistik ergab, dass die Gesamtkosten von Personen- und Güterverkehr in der Schweiz pro Kopf rund 12000 Franken ausmachen. Auch wenn diese Zahlen nicht direkt vergleichbar sind: Mobilität kostet. SBB Green Class macht das deutlich. — Text: Paul Drzimalla