

Schweiz



Die Probanden benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr: Pendlerinnen und Pendler im Bahnhof Lausanne. Foto: Jean-Christophe Bott (Keystone)

Weltweit grösster Test in der Schweiz – das taugt Mobility-Pricing wirklich

Studie zu Mobilität Wie pendelt man, wenn man jeden Meter Strasse oder Schiene selber bezahlen muss? 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben zwei Monate ihre Bewegungen getrackt. Die Resultate sind brisant.

Stefan Häne

Es ist der bislang grösste Feldversuch seiner Art – weltweit. Rund 3700 Schweizerinnen und Schweizer haben sich bereit erklärt, ihre täglichen Wegstrecken während acht Wochen erfassen zu lassen, dies in den Agglomerationen um Zürich, Bern, Basel, Genf, Lausanne und Winterthur.

Forscher der Universität Basel, der ETH Zürich sowie der ZHAW wollten so herausfinden, ob Verkehrsteilnehmer ihr Verhalten ändern, wenn sie jene Kosten ihrer Mobilität übernehmen müssen, die bisher die Allgemeinheit bezahlt. Diese externen Kosten betragen 2018 gemäss Bund 13,7 Milliarden Franken. Dazu zählen Schäden an Umwelt und Gesundheit, welche Schadstoffe verursachen, ebenso Kosten für die Infrastruktur, aber auch Zeitverluste infolge von Staus.

Gestern Montag nun wurden die Resultate der Studie publiziert. Ein Mobility-Pricing sei nicht nur technisch machbar, resümiert Beat Hintermann, Umweltökonom an der Universität Basel. «Es hat auch den gewünschten Effekt, nämlich die externen Kosten des Verkehrs in den Bereichen Gesundheit, Klima und Stau zu senken.»

Der Versuch lief wie folgt ab: Alle Probanden installierten eine App auf dem Smartphone, die in der Folge während der ersten vier

Wochen jede Wegstrecke aufzeichnete und das Verkehrsmittel ermittelte. So konnten die Forscher für jede Fahrt die damit verbundenen externen Kosten berechnen. Zur Einordnung: Ein Autokilometer kostet durchschnittlich 70 Rappen, ein ÖV-Kilometer mit Abo 44 Rappen, ohne Abo (aber mit Halbtax) 69 Rappen. Mit den externen Kosten eingerechnet, wurde diese Differenz grösser: Beim Auto waren es neu 83 Rappen, beim Zug 49 respektive 74. Die Autofahrt wurde damit unattraktiver.

Die Motivation übers Portemonnaie funktionierte

Für die restlichen vier Wochen erhielt ein Teil der Probanden wöchentlich eine Übersicht der externen Kosten, die sie verursacht hatten. Zusätzlich bekamen sie ein individuelles Budget, dessen Höhe abhängig war von den externen Kosten. In der Durchschnitt waren es 150 Franken. Als Belohnung winkte der Restbetrag, der am Ende der Studie auf ihrem Konto verbleiben würde.

Der finanzielle Anreiz wirkte. Zwar waren diese Teilnehmerinnen täglich nicht weniger unterwegs als üblich, aber anders. Sie benutzten das Auto etwas weniger, dafür den öffentlichen Verkehr mehr, auch fuhren sie etwas mehr Velo oder gingen eher mal zu Fuss. Die Bepreisung

senkte auch die Staukosten pro Autokilometer – eine Folge davon, dass die Teilnehmer am Morgen früher losfuhren, nicht aber am Abend. Beim öffentlichen Verkehr dagegen änderte sich nichts. Auf diese Weise konnten die Teilnehmerinnen ihre externen Kosten senken, im Vergleich zu den Probanden ohne Aussicht auf einen Extrabatzen um 5,1 Prozent. Im Durchschnitt blieben ihnen rund 50 Franken im Portemonnaie.

Der Befund dürfte auch die nationale Politik interessieren. Seit geraumer Zeit sucht sie nach wirksamen Mitteln gegen wachsende Staustunden und überfüllte Züge, Busse und Trams. Bislang liegen erst theoretische Berechnungen des Bundes zur

«Mobility-Pricing hat den Effekt, dass die externen Kosten des Verkehrs bei Klima, Gesundheit und Stau sinken.»

Beat Hintermann
Umweltökonom Universität Basel

Region Zug vor. Demnach kann ein Mobility-Pricing mit einer Kilometerabgabe und einer Spitzenzeiten-Tarifierung die Verkehrsnachfrage senken, in den Spitzenzeiten um 9 bis 12 Prozent beim Autoverkehr und um 5 bis 9 Prozent im öffentlichen Verkehr. Das wären also in etwa Verhältnisse wie während der Sommerferien, also spürbar weniger Verkehr.

Der Bundesrat will regionale Pilotprojekte aufgleisen

Die Resultate der Zuger Berechnung und des Feldversuchs lassen sich zwar nicht eins zu eins vergleichen, wie Experte Hintermann sagt. In einer ersten Annäherung aber bestätigte das reale Experiment die Wirkungsanalyse in Zug.

Nun möchte auch der Bundesrat den Schritt von der Theorie in die Praxis wagen – mit regionalen Pilotprojekten. Nur: Braucht es nach dem nun erfolgten Feldversuch überhaupt weitere? Ja, findet Umweltökonom Hintermann. Der achtwöchige Feldversuch bilde nur die kurzfristige Reaktion der Verkehrsteilnehmer ab. Hintermann geht davon aus, dass bei einem längerfristigen Versuch die Reaktion auf eine Bepreisung stärker ausfiele, hätten die Verkehrsteilnehmer so doch mehr Zeit, ihre Fahrwege zu optimieren, etwa mit neuen Arbeitszeiten oder einem Umzug.

Eine andere Frage ist, ob ein Mobility-Pricing jemals mehrheitsfähig sein wird. Nach den Plänen des Bundesrats soll die Fahrt auf Strasse und Schiene je nach Zeitpunkt und Abschnitt mehr oder weniger kosten. Unter dem Strich soll die Bevölkerung aber nicht mehr, sondern anders für Mobilität bezahlen.

Es wird also finanzielle Gewinner und – anders als im Feldversuch – auch Verlierer geben. Das Volks-Nein zum CO₂-Gesetz im Juni hat gezeigt, wie heikel es sein kann, den Benzinpreis um wenige Rappen zu erhöhen.

Widerstand formiert sich nun auch beim Mobility-Pricing. Der Grund: Bei Pilotprojekten müssen interessierte Kantone und Gemeinden nicht zwingend den ÖV und den Autoverkehr einbeziehen. Bürgerliche Parlamentarier befürchten, damit werde der Boden für ein reines Roadpricing bereitet. Ob der Bundesrat auf die Kritik reagiert, ist unklar. Wird er das Projekt weiterverfolgen? Zweifel scheinen angebracht. Das federführende Bundesamt für Strassen (Astra) erklärt, der Bundesrat entscheide über das weitere Vorgehen, sobald er die Stellungnahmen aus der Vernehmlassung ausgewertet habe. Die Feldstudie nimmt das Astra «zur Kenntnis». Selber darüber informiert hat das Bundesamt nicht – obschon es das Forschungsprojekt selber beantragt hatte.

Coronavirus: 2629 neue Fälle übers Wochenende

Pandemie In der Schweiz und in Liechtenstein sind dem Bundesamt für Gesundheit (BAG) gestern Montag 2629 neue Coronavirus-Ansteckungen innerhalb von 72 Stunden gemeldet worden. Gleichzeitig registrierte das BAG sieben neue Todesfälle sowie 41 Spitaleinweisungen. Vor Wochenfrist hatte das BAG über das Wochenende noch 3069 neue Fälle gezählt. Die Auslastung der Intensivstationen in den Spitälern beträgt zurzeit 73,2 Prozent, wobei 19,4 Prozent der verfügbaren Betten von Covid-19-Patientinnen und -Patienten belegt werden.

58,9 Prozent der Bevölkerung sind vollständig geimpft. Bislang wurden 6'371'976 Zertifikate für vollständig Geimpfte ausgestellt. Aufgrund der Kontakt-Rückverfolgung befanden sich nach Angaben des BAG 10'550 Menschen in Isolation und 8619 Personen in Quarantäne. Aus Risikoländern Zurückgekehrte waren keine in Quarantäne. (sda)

Kantone starten mit Vakzin von Johnson & Johnson

Impfstoffe Der Vektorimpfstoff Janssen des US-Pharmakonzerns Johnson & Johnson soll nun rasch unter die Leute. Im Aargau wird ab morgen Mittwoch geimpft, in den beiden Appenzell ab Freitag, in Schwyz werden ab morgen Termine vergeben, und weitere Kantone impfen ab kommender Woche, darunter Baselland, Bern, Luzern, St. Gallen und Thurgau. Auch der Kanton Zürich hatte einen Impfbeginn noch diese Woche in Aussicht gestellt.

Das Vakzin ist für alle Personen ab 18 Jahren geeignet, die sich aus medizinischen Gründen nicht mit einem mRNA-Impfstoff impfen lassen können oder diese ablehnen. Nicht empfohlen wird es für Schwangere und für Personen mit vermindertem Immunsystem. Mit dem neu verfügbaren Impfstoff Janssen ist nur eine Impfung nötig. Die Gültigkeit des Zertifikats beginnt 22 Tage nach der Impfung. Dann hat die Wirkung voll eingesetzt. (sda)

Knapp 60 Prozent sind geimpft – das Tempo aber sinkt

Corona Seit Sonntagabend sind in der Schweiz und Liechtenstein 58,9 Prozent der Bevölkerung geimpft. In der Woche davor wurden 166'404 Impfdosen gegen Covid-19 verabreicht. Damit sank die Impfkadenz allen Appellen zum Trotz.

Insgesamt gab es seit Beginn der Impfkampagne 10'543'519 Impfungen, wie das Bundesamt für Gesundheit gestern auswies. 5'088'748 Personen haben zwei Dosen erhalten, bei 366'023 Personen wurde bislang die Erstimpfung vorgenommen. Pro Tag wurden in der vergangenen Woche durchschnittlich 23'772 Impfungen durchgeführt, was einem Rückgang um 17 Prozent gegenüber der Vorwoche entspricht.

32'957 Personen mussten bisher wegen Covid-19 im Spital behandelt werden. Die Zahl der Todesfälle im Zusammenhang mit einer Covid-19-Erkrankung beläuft sich auf 10'721. (sda)