



Spitzenbrecher: Rush Hour in Lausanne.

Weichen neu stellen

Verkehr Bahn und Strasse werden mit der steigenden Mobilität kaum fertig. Neue Anreizsysteme könnten helfen.

BERNHARD FISCHER UND LAURINA WALTERSPERGER

Mehr als 80 Prozent der Männer treffen eher ins Pissoir, wenn in der Muschel ein modellhaftes Fussballtor aus Plastik zum Ziel eingebaut ist, sagt Verhaltensökonom Luca Geissler. Es brauche eben oft nur einen kleinen Schubser, um Ziele möglichst effizient zu erreichen.

Das Toilettenbeispiel lasse sich auch auf die Verkehrsproblematik übertragen. Dort brauche es ebenfalls nur kleine Anreize, um zu Spitzenzeiten im Alltagsverkehr das Passagieraufkommen zu reduzieren, sagt Geissler, Mitautor der Studie «Akzeptanz von Anreizen zur Entlastung des Pendlerspitzenverkehrs» bei der Unternehmensberatung Fehr Advice. Die Schweizer Verkehrsbetriebe versuchen derweil, das stetig wachsende Problem überfüllter Trams, Busse und Züge mit dem weiteren Infrastrukturausbau in den Griff zu bekommen. Verkehrsforscher halten das für einen Fehler. Linderung verschaffe nicht mehr Infrastruktur, sondern eine bessere Auslastung vorhandener Kapazitäten und neue Anreize für eine optimalere Nutzung der Verkehrssysteme.

Unausgelastete Kapazitäten

So ziehe das Argument nicht, dass die Menschen vom Auto auf die Schiene umsteigen, wenn man nur das Netz ausbaue und dafür Milliarden von Franken aufwende, sagt Geissler. Ausserdem empfinden die Fahrgäste den Platzmangel in den öffentlichen Verkehrsmitteln längst nicht als so unangenehm wie angenommen. Das zeigt eine repräsentative Studie mit rund 1000 Teilnehmern im Rahmen des Zürcher Projekts «Zukunft urbane Mobilität». Lediglich das Gedränge zu Spitzenzeiten wird als Belastung empfunden. «Hier liegt die grösste Hebelwirkung», sagt Geissler. Die Kapazitäten seien durchaus vorhanden, nur an der effizienten Auslastung zu Spitzenzeiten hapere es. Mit Massnahmen zur Beeinflussung des Verhaltens (siehe Kasten), können Verkehrsanbieter ebenso mitwirken wie Unternehmen und Passagiere.

Es gibt erste Versuche: Rund 50 Unternehmen, darunter die Credit Suisse und Swiss Re, haben 2012 am Pilotprojekt «Zukunft urbane Mobilität» teilgenommen. Dabei haben sie getestet, wie sich «Home Office»-Lösungen auf den Verkehr auswir-

ken. Das Ergebnis war zwar positiv, was die Entlastung der Spitzenzeiten betrifft, allerdings nicht signifikant.

Mehr Ausbau oder neue Anreize?

Kay Axhausen, Professor für Verkehrsplanung der ETH Zürich, sagt, es brauche nicht einmal Heimarbeit, um das Verkehrssystem zu entlasten. Nur die differenzierte Verlagerung des Arbeitsbeginns um eine Stunde nach vorne oder nach hinten könne schon einen grossen Einfluss haben. Doch viele Betriebe böten nicht die notwendigen Rahmenbedingungen und fürchteten um finanzielle Einbussen. «Was verliert ein Dienstleistungsbetrieb wie eine Bank oder eine Versicherung, wenn ein Grossteil des Backoffice eine Stunde später beginnt?», fragt Axhausen.

Weder Unternehmen noch Verkehrsanbieter sind es gewohnt, in neuen Anreizen zur Steuerung der Pendlerströme zu denken. Die Hauptbestrebungen gelten daher dem weiteren Ausbau, heisst es bei den SBB und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV). Der Bund rechnet bis 2030 mit einer Passagierzunahme von 60 Prozent im Bahnverkehr. Die Nachfrage werde von 14 auf 20 Milliarden Personenkilometer pro Jahr steigen. Allein den Substanzerhalt der bestehenden Infrastruktur beziffert der Bund mit 500 bis 850 Millionen Franken pro Jahr. Das Stimmvolk wird im Februar 2014 über das entsprechende Projekt zur Finanzierung und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) abstimmen.

Damit wird aber etwa das Problem zunehmender unrentabler Generalabonnements für die SBB nicht gelöst. Wer täglich mit dem GA von Zürich nach Bern fährt, reist bereits nach drei Monaten gratis. Für die SBB sei das ein Geschäft mit wenig Ertrag, das der Steuerzahler oder der Einzelticketfahrer querfinanzieren, sagt Axhausen. Die Antwort der SBB fällt vage aus: «Die GA-Abonnements leisten einen wichtigen Beitrag zur Deckung der Fixkosten», sagt Sprecher Christian Ginsig. Für die Fahrgäste ist das ein Anreiz, möglichst viel Bahn zu fahren. Die Auslastung zu Spitzenzeiten steigt damit. Die SBB haben keinen grossen Anreiz, für die Kunden eine Entlastung zu schaffen. «Was nützt es den SBB, mehr Züge einzusetzen, wenn die Züge voller GA-Nutzer sind – damit verdienen sie keinen Rappen mehr», sagt Axhausen.

Lediglich mit dem Projekt der elektronischen ÖV-Karte beschreiten VöV und Verkehrsbetreiber in absehbarer Zeit neue Wege. Mit einer Chipkarte für Halbtax, GA oder Verbundabos bräuchten sich Passagiere bald nicht mehr um die Erneuerung ihrer Abo zu kümmern, sagt SBB-Sprecher Ginsig. Die Karte werde fünf Jahre gültig sein und soll ab 2015 eingeführt werden. Doch auch dabei geht es vorerst

um mehr Komfort, bestenfalls um die Beschleunigung der Passagierströme – aber nicht um eine bessere Auslastung der vorhandenen Kapazitäten.

Auch staatliche Bemühungen gegen das Verkehrs- und Ausgabenwachstum liegen noch in ferner Zukunft. Das Bundesamt für Strassen (Astra) soll bis 2015 ein Konzept für Strassen und öffentlichen Verkehr ausarbeiten. Unter dem Titel «Mobility Pricing» untersucht das Astra, ob sich die Mobilitätsnachfrage über Preise steuern lässt und ob die bestehende

Aufteilung der Kosten zwischen Benutzern und öffentlicher Hand gerecht ist.

Wenn neue Überlegungen zur Lenkung der Passagierströme und Anreize nicht stärker in die verkehrspolitischen Überlegungen des Bundes einfließen, bleibt nur noch Zwang: «Die Fahrten verlagern oder unterdrücken», sagt Axhausen. Der Verkehrsbetrieb kann die Preise so empfindlich erhöhen, dass sich die Kunden für ein anderes Verkehrsmittel entscheiden. «Oder wir verwandeln die Züge in der Spitzenstunde in Pferdewagen und zwingen so

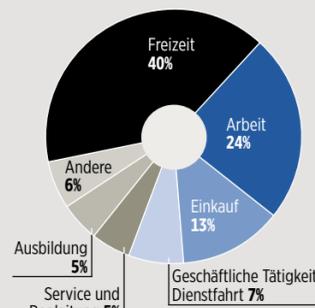
die Fahrgäste aus einem bestimmten Zeitfenster hinaus.» Die SBB transportieren rund 50 Prozent ihrer Fahrgäste in den 5 Stunden der Spitzenzeiten. In der übrigen Zeit blieben 7 von 10 Sitzplätzen leer, sagt Ginsig. Deshalb bieten die SBB ausserhalb der Spitzenzeiten vermehrt Spezialbillette zu günstigeren Konditionen. Der Verkehrsbetrieb kann die Preise so empfindlich erhöhen, dass sich die Kunden für ein anderes Verkehrsmittel entscheiden. «Oder wir verwandeln die Züge in der Spitzenstunde in Pferdewagen und zwingen so

MEHR ZUM THEMA
• Kommentar Seite 6

MOBILITÄT IN DER SCHWEIZ

Freizeit dominiert

Anteile der Verkehrszwecke an der Tagesdistanz im Inland (in Prozent)



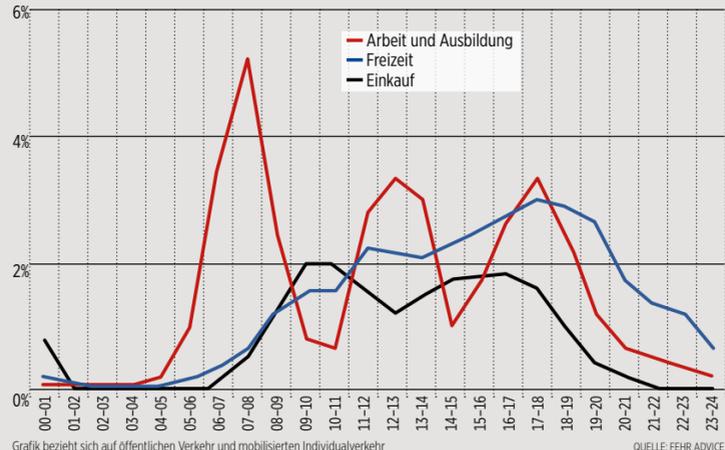
Tagesdistanz pro Person (Inland)



QUELLE: BFS/ARE, 2010

Spitzenzeiten im Pendlerverkehr

Lesbeispiel: Zwischen 7 und 8 Uhr erreicht der Berufsverkehr im ÖV und auf den Strassen die höchste Tagesspitze. Ab Mittag legt auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr zu



QUELLE: FEHR ADVICE

Anreizmodelle zur Verkehrssteuerung auf Strassen und im öffentlichen Verkehr

Diese Massnahmen sollen das Verkehrs- und Ausgabenwachstum stoppen und die vorhandenen Kapazitäten besser auslasten.

Massnahme	Kurzdefinition	Anreizstruktur	Umsetzungsweise im Experiment	
Zeitenwechsel-Massnahmen	Prämiensystem	System zum Sammeln von in Prämien umtauschbaren Punkten	Vergabe einer höheren Punktzahl bei der Mobilität zu Randzeiten im Vergleich zur Spitzenzeit	50% tiefere Punktzahl bei der Spitzenzeit
	Informationssystem über Zeitersparnis	System zum Aufzeigen von Fahrtdauerunterschieden verschiedener Mobilitätsalternativen	Aufzeigen allfälliger Zeitersparnisse bei der Benutzung der Verkehrsinfrastruktur ausserhalb der Spitzenzeit (Prämisse: Fahrtdauer verlängert sich in Zeiten hoher Infrastrukturbelastung)	20% längere Fahrtdauer zur Spitzenzeit im Vergleich zu den Randzeiten
	Mobility-Pricing-System für den Zeitenwechsel	Verkehrsträgerübergreifendes und verursachergerechtes Gebührensystem	Höhere Gebühren zur Spitzenzeit als zu den Randzeiten	50% höhere Gebühr zur Spitzenzeit im Vergleich zu den Randzeiten
MIV-ÖV-Modalwechsel-Massnahmen	Zeitverlustsystem	Künstliche Verlangsamung des MIV**	Erhöhung der Fahrtzeit des MIV* im Vergleich zum ÖV (mittels einer künstlichen Geschwindigkeitsbeschränkung)	16,6% längere Fahrtdauer mit MIV* im Vergleich zum ÖV
	Mobility-Pricing-System für den MIV*-ÖV-Modalwechsel	Verkehrsträgerübergreifendes und verursachergerechtes Gebührensystem	Höhere Gebühren für die MIV*- im Vergleich zur ÖV-Nutzung	28,6% höhere Gebühr bei der Benutzung des MIV* im Vergleich zum ÖV
	Kombination eines Informationssystems mit Mobility Pricing	Mobility-Pricing-System enthält zusätzliche, Mobilitätsalternativen vergleichende Informationen	<ul style="list-style-type: none"> Höhere Gebühren für die MIV*- im Vergleich zur ÖV-Nutzung Aufzeigen von möglichen Zeitersparnisgewinnen 	<ul style="list-style-type: none"> 28,6% höhere Gebühr bei der Benutzung des MIV* im Vergleich zum ÖV 20% längere Fahrtdauer mit MIV*

*MIV = MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

QUELLE: FEHR ADVICE