

Verkehr Firmen bringen ihre Mitarbeiter kaum dazu, Fahrgemeinschaften zu bilden. Das Stauproblem bleibt so ungelöst - mit Folgen. *Von Stefan Häne*

Tages-Anzeiger 25.4.14

Freiwilligkeit funktioniert nicht

Das Experiment ist gescheitert. Coop ist es nicht gelungen, das Pendlerverhalten seiner Mitarbeiter zu ändern. In seiner Einkaufs- und Verteilzentrale in Wangen hat Coop ausgelotet, ob das Personal bereit ist, Fahrgemeinschaften zu bilden und diese zu pflegen. Von den 900 Mitarbeitern haben aber bloss 100 an der Umfrage teilgenommen. Nur 25 von ihnen zeigten sich gewillt, nicht mehr allein mit dem Auto zu pendeln. Und selbst aus diesem kleinen Kreis sind keine Fahrgemeinschaften entstanden (TA vom Mittwoch).

Dabei hülften Fahrgemeinschaften, den Stau auf unseren Strassen zu verringern; das würde nicht nur die Nerven und das Portemonnaie der Pendler schonen, sondern auch die Umwelt. So einleuchtend das Modell auch sein mag, die Umsetzung birgt Tücken. Das Auto gilt als Statussymbol, das der Besitzer vorzeigen, nicht teilen will. Zudem wollen Pendler maximal flexibel bleiben, um ihren Alltag effizient meistern zu können. Wer eine Fahrgemeinschaft bildet, schränkt sich jedoch ein, wird ein Stück weit von seinen Arbeitskollegen abhängig.

Auto überholt Zug und Bus

Diese psychologischen Barrieren erklären den Flop von Wangen indes nicht abschliessend. Mitschuldig ist auch Coop. Der Grossverteiler hat den Versuch offensichtlich ohne Herzblut vorangetrieben und gegenüber den Mitarbeitern noch nicht einmal darauf bestanden, dass sie den Umfragebogen ausfüllen. Verkehrsexperten sehen sich bestätigt: Firmen kündigen einen Versuch mit Fahrgemeinschaften an - und signalisieren so imagewirksam umweltpolitisches Engagement. Doch in die Umsetzung investieren sie zu wenig. Negative Folgen haben sie kaum zu gewärtigen: Scheitert der Versuch, kann die Firma dies mit mangelndem Interesse der Mitarbeiter erklären und gleichzeitig für sich reklamieren, es zumindest probiert zu haben.

Coop ist kein Einzelfall. Alle 320 000 Unternehmen in der Schweiz können das Pendlerverhalten ihrer Mitarbeiter beeinflussen, indem sie beispielsweise einen Beitrag ans ÖV-Abo zahlen oder die Zahl der Parkplätze auf dem Firmengelände reduzieren. Doch die Unternehmen fördern das Ökopendeln kaum - selbst wenn Bundesgelder locken. Damit zementieren sie einen bedenklichen Zustand: Das Pendlerauto ist mit durchschnittlich 1,12 Personen besetzt, das ist deutlich weniger als bei



Stosszeit auf der A1 zwischen Winterthur und Zürich. Foto: Arnd Wiegmann (Reuters)

Freizeittouren (1,99) oder Einkaufsfahrten (1,64). Die Konsequenz: An Werktagen schmoren Autofahrer auf den Einfallsstrassen der grossen Städte im Stau. Zwar ist auf gewissen Abschnitten des Nationalstrassennetzes in Stosszeiten nur noch Tempo 80 erlaubt und das Überholverbot für Lastwagen wird ausgeweitet. Das sind sinnvolle, aber nur punktuelle Massnahmen.

Mut für Mobility-Pricing fehlt

Eine Trendwende rückt so nicht in Sicht. Im Gegenteil, der Privatverkehr hat 2012 seinen Marktanteil gegenüber dem öffentlichen Verkehr erstmals seit 30 Jahren wieder leicht erhöht, von 75,7 auf 76,1 Prozent, wie die «Schweiz am Sonntag» jüngst berichtete. Und es werden neue Begehrlichkeiten geweckt: Die Zürcher SVP will die Kapazität der Strassen von überkommener Bedeutung der Nachfrage anpassen, sprich: ausbauen. Doch neue Strassen erzeugen weiteren Verkehr - dies umso mehr, als die Mobilität heute viel zu billig ist.

Eine kluge Politik muss die Spirale aus hoher Nachfrage und neuer Infrastruktur durchbrechen. Eine mögliche Lösung heisst Mobility-Pri-

cing. In diesem System berappen die Nutzer die vollen Kosten oder zumindest einen grösseren Anteil davon als bisher. Je nach Strecke und Zeit kostet die Fahrt mehr oder weniger - für Autofahrer ebenso wie für ÖV-Benutzer. Doch Mobilität zu verteuern und damit zu steuern, dürfte in weiten Teilen der Bevölkerung unpopulär sein - Grund genug für Politiker, das Thema auszusetzen.

Dabei ist ein leistungsfähiges Transportsystem nicht zuletzt für die Wirtschaft essenziell. Der Bundesrat hat dies bereits vor zehn Jahren erkannt und vorgeschlagen, Versuche mit Roadpricing, einer Maut für die Strassennutzung, durchzuführen. Das Parlament blockte ab. Nun hat der Bundesrat die Frage der Verkehrsfinanzierung neu lanciert, via Mobility-Pricing, aber auf breiterer Basis. Für 2015 hat er einen Bericht dazu in Aussicht gestellt. Ob das Parlament diesmal mitzieht, ist fraglich. Nötig wäre ein Durchbruch mehr denn je: Die Mobilität macht inzwischen 40 Prozent des Energieverbrauchs in der Schweiz aus. Bleiben hier markante Fortschritte aus, bleibt die angestrebte Energie-wende unvollendet.