

Nachhaltigkeitskiller Velo

Viele glauben, dass ÖV und Fahrrad die Gesellschaft weniger belasten als das Auto. Tatsächlich ist es genau umgekehrt.

Reiner Eichenberger

Vernünftiges Verkehrsverhalten bedingt, die Nutzen und Kosten der verschiedenen Verkehrsarten möglichst umfassend abzuwägen. Dafür brauchen wir Kostenwahrheit. Sie wird heute flagrant verletzt. Während die Nutzen des Rumfahrens «intern» bei den einzelnen Verkehrsteilnehmern anfallen, fallen die Kosten grossenteils «extern» bei Dritten an, etwa als Umwelt-, Unfall- und Lärmschäden.

Das Ziel der Politik muss deshalb sein, die externen Kosten möglichst zu internalisieren, also den Verkehrsbenützern aufzuerlegen. Nur so haben diese Anreize, ihr Verkehrsverhalten an die wahren gesellschaftlichen Kosten anzupassen. Wer seine Kosten nicht trägt, fährt zu viel und zu energieintensiv und fordert einen überrissenen Ausbau «seines» Verkehrsträgers.

Heute glauben viele, die externen Kosten sprächen gegen das Auto und für ÖV und Velos. Tatsächlich ist es gerade umgekehrt. Die externen Kosten der verschiedenen Verkehrsmittel durch Umwelt-, Klima-, Unfall-, Lärmschäden und so weiter werden vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) akribisch berechnet und regelmässig aufdatiert.

40,6 Rappen pro Personenkilometer

Im Personentransport betragen die externen Kosten jährlich und in Milliarden Franken 7,3 für das Auto, 0,6 für den Schienenverkehr, 0,3 für Tram und Bus sowie 0,6 für den Veloverkehr. Letztere spiegeln die von Velofahrern selbstverursachten Unfälle und Heilungskosten.

Aber Vorsicht: Diese Zahlen sind für eine vernünftige Verkehrspolitik irrelevant. Der Verkehr schädigt die Allgemeinheit auch durch die ihr aufgehalsten Infrastruktur- und Betriebskosten, und die Zahlen müssen im Verhältnis zur Verkehrsleistung gesehen werden. Leider weist das Amt die Summe aller externen Kosten pro Personenkilometer nicht aus. Seine Publikationen beinhalten aber alle Grundlagen für ihre Berechnung.

Diese ergibt Folgendes: Die externen Kosten im Sinne der Belastung der Allgemeinheit betragen in Rappen pro Personenkilometer 7,3 für

Autoverkehr, 24,5 für Schienenverkehr, 50,1 für Tram/Bus und 40,6 für das Velo. Hoppla! Richtig gerechnet, belastet das Auto die Gesellschaft am wenigsten.

Für eine vernünftige Verkehrspolitik sind noch einige weitere Aspekte relevant: Das ARE argumentiert, Velofahren sei zwar sehr gefährlich, aber das Trampeln mache gesund. Doch seine Berechnungen überschätzen den Gesundheitseffekt wohl stark. Sie vernachlässigen, dass viele Velofahrer eher sportlich sind und deshalb weniger von zusätzlicher Bewegung profitieren als Fussgänger. Aber selbst unter Berück-

Studien zufolge sollen Velofahrer rund einen Viertel so viel Energie wie sparsame Kleinwagen verbrauchen.

sichtigung des amtlich überschätzten Gesundheitsnutzens sinken die externen Kosten des Velofahrens nur auf rund 22 Rappen, betragen also immer noch rund das Dreifache des Autos.

Für eine vernünftige Verkehrspolitik zählen nicht nur die hier dargestellten Durchschnittskosten, sondern auch die Grenzkosten, also die Kosten pro zusätzliche oder eingesparte Kilometer. Sie hängen auch von den Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln ab. Bei Förderung des Velos steigen

vor allem Fussgänger und ÖV-Benützer aufs Velo um, wobei der Veloverkehr klar höhere Externalitäten als der Fussgängerverkehr hat. Zudem drohen seine externen Kosten zu explodieren. Solange das Velo vor allem bei gutem Wetter genutzt wird, sind seine Infrastrukturkosten pro Personenkilometer gewaltig, während bei der Infrastruktur von Auto und ÖV nichts eingespart werden kann, weil sie bei schlechtem Wetter weiterhin den ganzen Verkehr übernehmen müssen. Wenn aber das Velo bei Regen, Schnee und in der Nacht voll eingesetzt wird, und erst recht, wenn vermehrt Alte Velo fahren, explodieren die Unfallkosten dramatisch.

Perpetuum mobile?

Wie umfassend spiegeln die ARE-Zahlen die Externalitäten? Das Wichtigste ist drin, also auch Klima, vor- und nachgelagerte Prozesse, Platzverbrauch et cetera. Natürlich kann man manche Details und Annahmen kritisieren, etwa betreffend Platzverbrauch oder Klimawirkung des ÖV, die das ARE klar unterschätzt. Allerdings werden dadurch die Relationen nicht verändert. Das Auto dominiert Velo und ÖV weiterhin.

Und es gibt noch einen richtigen Bock in den Zahlen: Obwohl es schwergewichtig um Umwelt, Energie und Klima geht, wird das Velo als Perpetuum mobile behandelt. Die Energie, die die Fahrer zusätzlich aufwenden müssen, wird vernachlässigt. Doch auch Velofahren braucht Energie. Studien zufolge sollen Velofahrer rund einen Viertel so viel Energie wie sparsame Kleinwagen verbrauchen. Angesichts des Energieverbrauchs von Töffli ist das kaum überraschend. Wenn aber Velofahrer ihre Zusatzkalorien aus Fleisch oder manchen hochverarbeiteten veganen Produkten gewinnen, sind sie gesellschaftlich noch schädlicher als Töffli.

Die Velorevolution funktioniert also nicht. Mit der Förderung des Veloverkehrs steigt die gesamte Belastung für die Gesellschaft. Das heisst aber nicht, dass nun aller Verkehr mit den heutigen Autos erfolgen soll. Vielmehr heisst es, dass wir unbedingt Kostenwahrheit brauchen. Mit ihr würden die gesamte Mobilität und die Verkehrspolitik viel vernünftiger.

