

Eichenberger

Die Velolüge



Über heisse Themen soll man im Winter kühl nachdenken. Das gilt auch für den Veloverkehr. Viele halten ihn für besonders gut und förderungswürdig. Damit liegen sie falsch.

Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE berechnet regelmässig die externen Kosten des Verkehrs durch Umwelt-, Klima-, Lärm- und Unfallschäden. Sein neuester Bericht (2016) erfasst erstmals auch den Langsamverkehr durch Velofahrer und Fussgänger. Darin zeigt sich: Der Veloverkehr verursacht pro Personenkilometer weit höhere externe Kosten als der Autoverkehr. Das erkennt aber nur, wer sehr genau liest.

Das ARE stellt zuerst fest, der Langsamverkehr durch Velofahrer und Fussgänger verursache über alle Schadenskategorien hinweg mit 12,3 Rappen pro Personenkilometer (Rp/Pkm) gut doppelt so hohe gesellschaftliche Kosten wie der Autoverkehr. Grund dafür sind die Folgekosten der vom Langsamverkehr verursachten Unfälle, die von der Allgemeinheit getragen werden. Das ARE argumentiert dann weiter, der Langsamverkehr erbringe aber auch externen Nutzen, weil körperliche Betätigung die Menschen gesünder und billiger für die Krankenkassen mache. Diesen Nutzen schätzt es mit 19,7 Rp/Pkm. In der Summe bringt der Langsamverkehr also angeblich gesellschaftlichen Nutzen von 7,4 Rp/Pkm. Das ARE empfiehlt dann

wiederholt die Förderung des Veloverkehrs. Sein Vizedirektor schreibt im Vorwort: «Zufussgehen und Velofahren generiert ... einen beträchtlichen Gesundheitsnutzen für die Allgemeinheit.»

«Veloverkehr ist eine extrem belastende Verkehrsart»

Leider ist das ein Schwindel. Das offenbart die dem ARE-Bericht zugrunde liegende Studie von Infras und

Ecoplan von 2014. Anders als das ARE weist sie die Zahlen für Velofahrer und Fussgänger getrennt aus: Der Veloverkehr allein hat negative Externalitäten von 22,2 Rp/Pkm, über viermal mehr als das Auto mit 5,3 Rp/Pkm. Unter Abzug der angeblichen externen Nutzen verbleiben netto immer noch 3,7 Rp/Pkm externe Kosten. Was aber ist richtig: 22,2 oder 3,7 Rp/Pkm?

Leider sind die wahren Kosten sogar noch höher als 22,2 Rp/Pkm! Das ARE nimmt an, der Veloverkehr wirke so gesund wie regelmässige körperliche Betätigung von Durchschnittsbürgern. Doch das ist falsch. Die meisten Velokilometer werden von sportlichen Menschen gefahren, die auch ohne Velofahren genügend Bewegung haben und anders trainieren würden, wenn sie nicht Velo fahren würden. Veloverkehr steigert deshalb die Gesundheit kaum. Zudem ersetzt die Velonutzung zumeist nicht das Auto, sondern den ÖV und vor allem den wirklich gesunden Fussverkehr. Veloverkehr hat deshalb sogar noch zusätzliche Gesundheitskosten.

Die wahre Gesamtbelastung für die Gesellschaft ergibt sich schliesslich aus der Summe der erwähnten externen Kosten plus den für Velowege aufgewendeten öffentlichen Geldmitteln. Während der motorisierte Individualverkehr den Strassenbau und -unterhalt selbst zahlt, zahlt der Veloverkehr praktisch gar nichts. Pro Personenkilometer ist der Veloverkehr deshalb eine für die Allgemeinheit extrem belastende Verkehrsart – weit schlimmer als der Autoverkehr. Es ist traurig, dass ein Bundesamt die Kosten einer Verkehrsart so gezielt verschleierte.

Prof. Dr. Reiner Eichenberger ist Ordinarius für Theorie der Finanz- und Wirtschaftspolitik an der Universität Freiburg (Schweiz) und Forschungsleiter von Crema, Center for Research in Economics, Management and the Arts.

Die andere Sicht von Peter Schneider



Die Spitzen der Schweizer Nationalbank, die einen Rekordgewinn von 54 Milliarden Franken erzielte

Foto: Keystone

Um Fahrgäste in Randzeiten auf die Bahn zu bringen, reicht Preispolitik nicht aus

Cornelia Krause findet den Entscheid der ÖV-Branche richtig, Mobility-Pricing fallen zu lassen – es hätte ohnehin nicht die erhoffte Wirkung gehabt

Das Konzept scheint simpel: Wer zu Stosszeiten im öffentlichen Verkehr unterwegs ist, soll mehr bezahlen als zu Zeiten, in denen die Züge leer sind. Das sogenannte Mobility-Pricing, ein Preis nach Auslastung, wie er in der Flugbranche üblich ist, sollte eine bessere Verteilung von Kunden im öffentlichen Verkehr bewirken. Nun haben sich die Verkehrsbetriebe still und leise davon verabschiedet – und das ist gut so.

Wer häufig mit der Deutschen Bahn unterwegs ist, weiss warum. Das Preisgefüge ist seit der Jahrtausendwende immer komplizierter geworden. Die Mehrzahl der Reisenden ist mit Sparbilletten

Cornelia Krause,
Redaktorin Wirtschaft



unterwegs, deren Preise sich nach der Auslastung richten und höchst unterschiedlich ausfallen. So planen Bahnfahrer ihre Reisen Wochen – teils Monate – im Voraus. Wer will den Höchstpreis zahlen, wenn es dank früher Buchung billiger geht? Spontane Ausflüge im Fernverkehr sind tabu. Es herrscht ein regelrechter Tarifsalat – allenfalls an Wochenenden lässt sich kurzfristig in den Zug steigen, dank Angeboten für Bummelbahnen.

Nun ist Deutschland ein grosses Land mit völlig anderen Reisegewohnheiten. Für die Strecke München–Hamburg entscheidet man sich nicht morgens am Frühstückstisch. Anders ist das in der

Schweiz, wo spontane Fahrten dank kurzer Fahrzeiten üblich sind. Auch die Pendlerkultur ist hier viel stärker verbreitet. Die Abertausenden Pendler hätte das Mobility-Pricing am härtesten getroffen.

Um Anreize zu setzen, damit Fahrgäste die Bahn zu Nebenzeiten nutzen, braucht es nicht nur eine andere Preispolitik, sondern auch ein gesellschaftliches Umdenken: Firmen, die Heimarbeit fördern und Videokonferenzen abhalten oder Kinderbetreuung mit längeren Öffnungszeiten. Hier sind die Fortschritte bescheiden. Deswegen hätte das Mobility-Pricing seine Wirkung ohnehin weitgehend verfehlt. **Wirtschaft — 37**

Die Alzheimerforschung braucht eine Gedankenauffrischung

Nach Rückschlägen bei der Suche von Wirkstoffen hält Anke Fossgreen Investitionen in die Grundlagenforschung nicht nur für vordringlich, sondern auch für lohnenswert

Der grösste Pharmakonzern der Welt, die Firma Pfizer, stellt die Forschung und Entwicklung von Medikamenten gegen Alzheimer und Parkinson ein. Auf diesem Gebiet der neurodegenerativen Erkrankungen sind mittelfristig keine Blockbuster in Sicht. Das ist einmal mehr eine Hiobsbotschaft für Patienten und Angehörige, die verzweifelt auf Arzneien hoffen.

Nach Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Krebs ist die Alzheimerkrankheit eine der häufigsten Todesursachen in den Industrienationen. Demenzerkrankungen, von denen Alzheimer die häufigste ist, sind zudem der Hauptgrund für Pflegebedürftigkeit im Alter.

Anke Fossgreen,
Redaktorin Wissen



Während jedoch die Entwicklungen neuer Substanzen gegen bestimmte Krebsarten (wie Brustkrebs) rasante Fortschritte gemacht haben, gibt es für Alzheimerpatienten noch immer keine Behandlung.

So ist erneut die Grundlagenforschung gefragt mit cleveren Ideen für neue Ansätze. Doch die gibt es nicht gratis. Experten aus den USA oder Grossbritannien berechneten, dass für die Krebsforschung 4- bis 12-mal mehr Gelder zur Verfügung stehen als für die Alzheimerforschung. Hingegen sind die jährlichen Kosten für Krebspatienten in der Schweiz mit rund 7,7 Milliarden Franken nur

wenig höher als die 6,3 Milliarden für Alzheimerpatienten. Hinzu kommen die Leistungen von Familienmitgliedern in der Pflege, denn die Hälfte der Schweizer Alzheimerkranken lebt zu Hause. Sinken diese Leistungen in Zukunft, weil die Angehörigen weniger Pflege übernehmen können oder wollen, wird es sehr viel teurer.

Investitionen in die Alzheimerforschung könnten sich demnach deutlich auszahlen, und zwar nicht nur monetär, sondern ebenso für künftige Alzheimerpatienten. Und da das Risiko, zu erkranken, mit zunehmendem Alter steigt, also auch für uns. **Wissen — 60**