

Forum Klimafreundliche Mobilität, 11.6.18 in Brugg

Pilotprojekt «Klimafreundlich Pendeln»

HINTERGRUND

Die Grenzpendlerzahlen am Hochrhein nahmen in den letzten Jahren stetig zu; seit 2006 um 50 % (vergl. Abb. 1). Das bedeutet eine Zunahme von Stau/Flächenverbrauch, CO₂-, Lärm- und Schadstoffemissionen. Rund ein 1/3 der Treibhausgasemissionen in der Schweiz und Baden-Württemberg entstehen im Sektor Verkehr¹.

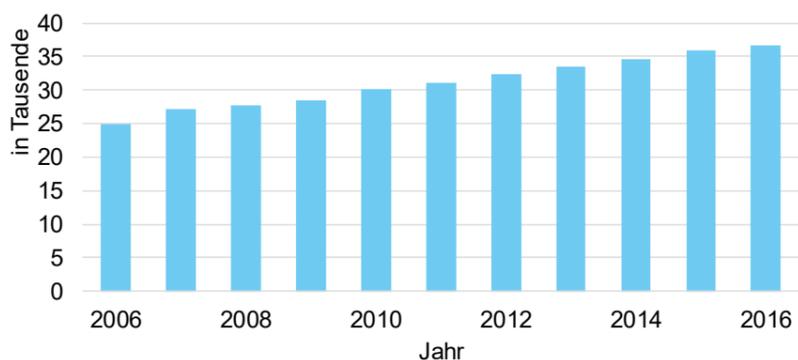


Abb. 1: Entwicklung der Gesamtzahl der täglichen beruflichen Grenzgängerinnen und Grenzgänger aus den Landkreisen Lörrach und Waldshut in die Schweiz²

Eine vom Regierungspräsidium Freiburg angestoßene Studie² zeigt, dass knapp 80 % der ABB Schweiz Grenzpendelnden aus Süddeutschland zu ihren Arbeitsorten in den Kantonen Aargau, Schaffhausen und Zürich alleine im Auto pendeln. Bus und Bahn sind meist keine Alternative. Gründe: Fahrzeit, Verbindungen, Umstiege.

HERANGEHENSWEISE

2016 startete ein Konsortium aus Verwaltung, Unternehmen und Wissenschaft, das Projekt „Klimafreundlich Pendeln“. Ziel war es alternative Mobilitätskonzepte mit Grenzpendelnden aus Süddeutschland an drei ABB Schweiz Standorten zu erproben, um den Pendelverkehr am Hochrhein klimafreundlicher zu gestalten. Der Fokus lag dabei auf Maßnahmen zur Reduktion von Autofahrten in Verbrennerfahrzeugen durch Fahrgemeinschaften (Verkehrsverlagerung) und dem Einsatz von Elektroautos (Verkehrsverbesserung). Die Ökobilanzierung diente der Bewertung.

Folgende Maßnahmen wurden in den Jahren 2016 und 2017 zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage untersucht:

- Vergünstigtes Leasing von BMW i3s für zwölf Monate
- Duale Nutzung eines Pool-Autos als Dienst- und Pendelfahrzeug
- Extrinsischer Anreize zur Fahrgemeinschaftsbildung mittels Parkraummanagement
- Intrinsischer Anreize zur Änderung des Pendlerverhaltens mit einem Mobilitätswettbewerb



ERGEBNISSE

- Die 17 Teilnehmenden an den Pilotversuchen haben ihren Umwelteinfluss bei der Anreise zum Arbeitsort um insgesamt 45 t CO_{2e} (-45 %) bzw. Mio. 41 Umweltbelastungspunkte (-32 %) reduziert.
- An einem ABB-Standort wurde der Anteil der Fahrgemeinschaften unter den Grenzpendelnden, die mit dem Auto anreisen, auf 25 % gesteigert. Im Schweizer Berufsverkehr liegt der Anteil im Durchschnitt bei 10 %⁴.
- Die CO₂-Emissionen der Zielgruppe haben sich gegenüber 2013 statistisch um 9 % reduziert, der Anteil der Alleinfahrten im Verbrennungs-PKW ging um 11 % zurück und 6 % weniger Parkplätze sind nötig.
- Die Berechnungen von Reduktionsszenarien für die Hochrheinpendler zeigt, dass zum Erreichen der 2030 Klimaschutzziele eine deutliche Reduktion des Auto-Anteils am Modalsplit nötig ist (s. Szenario „Optimist“ in Abb. 2)

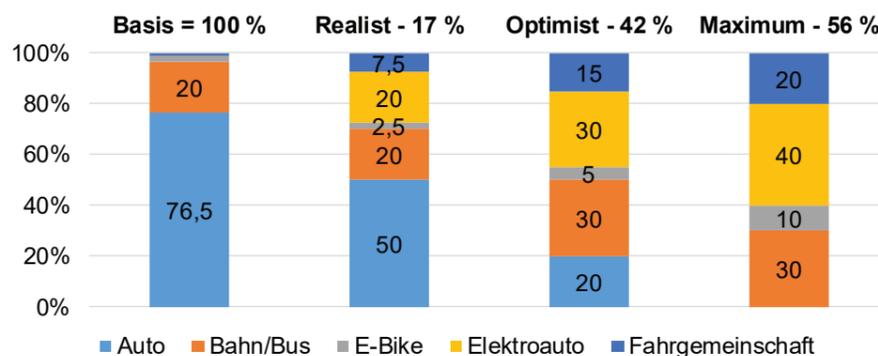


Abb. 2: Modalsplits in % und Reduktion der Umweltbelastung in CO_{2e} für drei Szenarien

KERNAUSSAGEN

- Die Ökobilanzierung zeigt, dass **die gefahrenen Fahrzeug Kilometer den höchsten Einfluss auf die CO₂-Emissionen haben**. Bei der Umsetzung von Reduktionsmaßnahmen gilt die 3-V-Strategie: Vermeidung --> Verlagerung --> Verbesserung.
- Für die effektive Nutzung der vorhandenen Technik braucht es Infrastruktur, Kommunikation und insbesondere **aktive Unterstützung, z.B. in Form von Anreizen und persönlicher Ansprache**, um dauerhafte Veränderungen bei der Mobilität zu erreichen.
- Pendelnde nennen **Flexibilität und Zeit als wichtigste Kriterien für die Wahl ihrer Anreise**. Umweltschutz und Gesundheit spielen eine untergeordnete Rolle.
- **Zum Erreichen der Klimaschutzziele 2030 sind Mehranstrengungen auf der Entscheidungsebene notwendig**. Kommunen und Unternehmen, die Verantwortung für die Pendlermobilität übernehmen, sollen stärker gefördert werden.

Das Pilotprojekt wird von Interreg, einem Regionalprogramm der Europäischen Union zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, sowie Fördergeldern aus der Schweiz unterstützt und von drei Hochschulen wissenschaftlich begleitet. Projektlaufzeit: Januar 2016 - Juni 2018

Kontakt: info@klimafreundlichpendeln.org
www.klimafreundlichpendeln.org

Quellen:

- ¹ BAFU 2017 und Statistischen Landesamt Baden-Württemberg 2018
- ² Guzman M., Carlo E. (2014): Sustainable Mobility in the High Rhine Region. Feasibility Study of a CO₂-Neutral Commuting Project in ABB Switzerland. Masterthesis. Hochschule Offenburg, Offenburg.
- ³ BfS Grenzgängerstatistik 2017
- ⁴ Mühlenthaler, F. et al. (2011): Potenzial von Fahrgemeinschaften. Forschungsauftrag ASTRA 2008/017. Bundesamtes für Strassen. Bern.



EUROPÄISCHE UNION

Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

