

Sperrfrist: 26. Juni 2014, 10.30 Uhr

## Wenn Stau mehr kostet als Nerven

Bern, 26. Juni 2014. Welche Autofahrerin, welcher Autofahrer und welcher Berufschaffeur hat die nervenaufreibende Erfahrung nicht schon selber gemacht: Man hat einen festen Termin, ist rechtzeitig losgefahren, hat noch Reservezeit eingeplant - und steht quasi von einer Minute auf die andere im Stau. Und der Zeitplan ist nur noch Makulatur. Doch wie entsteht ein Stau? Ist Stau gleich Stau oder gibt es verschiedene Staus? Und vor allem: Was kosten uns die täglichen Staus? Was bedeuten sie für Umwelt und Klima? Solchen und weiteren damit verbundenen Fragen ging auto-schweiz, die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, nach und gab der Berner Fachhochschule den Auftrag, eine Staustudie zu erarbeiten, deren Schlussbericht nun vorliegt.

Vor nur gerade wenigen Wochen erreichte uns die Meldung des Bundes über den anhaltenden Verkehrszuwachs auf den Nationalstrassen und über die erneute Zunahme der Staus im vergangenen Jahr. Demnach erhöhten sich die Staustunden um 3,4 Prozent und erreichten damit ein Total von 20'596 Stunden, was insgesamt 2,35 Jahren entspricht - eine Zahl, die zu denken gibt und viele Fragen offen lässt. Wie zum Beispiel jene nach den ökonomischen und ökologischen Folgen von Staus, d.h. nach den staubedingten Mehrkosten und der Mehrbelastung der Umwelt aufgrund des (bisher nur vermuteten) erhöhten Treibstoffverbrauches.

Vor diesem aktuellen Hintergrund beauftragte die Importeursvereinigung auto-schweiz Patrik Heitz, Automobiltechnik-Student an der Berner Fachhochschule, unter der Leitung seines Dozenten Robert Ackermann, eine Semesterarbeit in Form einer sogenannten Staustudie auszuarbeiten. Ziel des Projekts war, Daten zu beschaffen und durch deren Auswertung nähere Informationen über die negativen volkswirtschaftlichen und umweltbezogenen Konsequenzen von Staus zu erhalten. Die Staustudie umfasste sowohl den privaten motorisierten Individualverkehr, für den die Daten mittels eigens dafür rekrutierter Testfahrer ermittelt wurden, als auch den gewerblichen Schwerverkehr, wo für die Datenermittlung vor allem telemetrisch erfasste Lastwagenfahrten zum Einsatz kamen.

Die Kernthese, wonach angenommen wird, dass "wenn die durchschnittliche Geschwindigkeit auf einer immer gleichen Strecke sinkt, steigt der Verbrauch an", konnte zweifelsfrei bestätigt werden. Wenn also Stau oder stockender Kolonnenverkehr herrschen, beansprucht die Fahrt mehr Zeit, und der Treibstoffverbrauch nimmt zu. Die Frage nach dem Ausmass lässt sich anhand der von den Testfahrern erhobenen Daten sowie der Telemetriedaten eines bekannten Transportunternehmens beantworten. Vorauszuschicken ist, dass Stau nicht gleich Stau und mithin Treibstoffverbrauch nicht gleich Treibstoffverbrauch ist. Staus können sich in ihrer Länge und durchschnittlichen Geschwindigkeit eklatant voneinander unterscheiden. Durch diese Unterschiede können Treibstoffmehrerbräuche von zwischen 5 und 45 Prozent entstehen. Die daraus resultierenden Mehrkosten - die Studie weist hier im extremsten Fall einen Wert von 45 Prozent bzw. Fr. 1.45 pro Stau aus - wären für den Einzelnen eigentlich überschaubar.

Sobald sie jedoch häufiger, an gewissen neuralgischen Punkten sogar täglich auflaufen und dazu mit einer zusätzlichen Belastung der Umwelt verbunden sind, ergibt die Rechnung ein ganz anderes Bild. So wird in der Staustudie anhand eines realen Beispiels gezeigt, dass staubedingte CO<sub>2</sub>-Emissionen von mehr als 850 Tonnen im Jahr entstehen können - und dies an einer einzelnen Staustelle.

Ferner belegt die Studie zweifelsfrei, dass die Reduktion der durchschnittlichen Geschwindigkeit in einem Stau einen Mehrverbrauch an Treibstoff zur Folge hat. Je zäher also ein Stau ist respektive je langsamer darin gefahren bzw. gestanden wird, desto höher ist der Verbrauch an Treibstoff. Vermehrter Stillstand ist gleichbedeutend mit vermehrtem Anfahren, und bei Letzterem wird bekanntlich am meisten Treibstoff verbraucht.

Studienleiter Patrik Heitz meint dazu: "Staus verursachen finanziellen Schaden. Für den Einzelnen mag dieser ja gerade noch angehen, in der Summe jedoch nimmt er riesige Ausmasse an. Im Übrigen hatten sich viele Leute, die von diesem Projekt wussten, genau diese Frage nach dem vermehrten Treibstoffverbrauch im Stau auch schon gestellt."

auto-schweiz Direktor Andreas Burgener ist von den Resultaten der Studie keineswegs überrascht: "Die täglichen Staus auf den Schweizer Autobahnen sind ein grosses Übel. Wie die Studie der Berner Fachhochschule zeigt, ziehen sie nicht nur erhebliche zeitliche und finanzielle Einbussen nach sich, sondern schaden auch der Umwelt. Für Politik und Behörden ist nun endlich Handeln angesagt. Der volkswirtschaftlich mit Abstand wichtigste Verkehrsträger der Schweiz, die Strasse, muss den neuen Gegebenheiten angepasst und zügig ausgebaut werden. Sonst laufen wir Gefahr, dass sowohl zentrale Wettbewerbsvorteile als auch unsere Bemühungen für ein besseres Klima im wahrsten Sinne des Wortes auf der Strecke bleiben."

**Weitere Auskünfte:**

François Launaz, Präsident

079 408 72 77

[f.launaz@auto-schweiz.ch](mailto:f.launaz@auto-schweiz.ch)

Andreas Burgener, Direktor

079 474 21 04

[a.burgener@auto-schweiz.ch](mailto:a.burgener@auto-schweiz.ch)