

Bessere Mobilität braucht mobilere Köpfe

Eine sehr grosse Schar von TeilnehmerInnen kam voll auf ihre Kosten: Das Thema «Mobilität ohne Grenzen?» wurde hervorragend beleuchtet. Experten von Schiene, Strasse, Flugverkehr und Car sharing wussten Erstaunliches einzubringen und fanden in einer von Geraldine Eicher, Bundeshausredaktorin SRF, geleiteten Diskussionsrunde bemerkenswerte gemeinsame Werte.

Das 13. e-forum, von Daniel Stucki, Keller Informatik AG / DS Management Consulting GmbH, und Philipp Stucki von der Internetdienstleisterin WeServe AG, ins Leben gerufen, wusste seine zahlreichen TeilnehmerInnen erneut in den Bann zu ziehen. Das Forum des Meinungsaustauschs und die Plattform für innovative, praxistaugliche und zukunftsorientierte Lösungen wusste zu begeistern. – Ungebremste Mobilität oder überfüllte Züge, verstopfte Strassen und eine wachsende Bevölkerung auf begrenztem Raum, so lauten die Antipoden. Dazu wurden im e-forum Ideen präsentiert, zum Nachdenken angeregt und Impulse vermittelt. Andreas Rickenbacher, Regierungspräsident des Kantons Bern, gab den Tenor vor: «Bezüglich der Verkehrs-Infrastruktur sind wir in der Schweiz Weltklasse.» Er betonte auch die enorme Bedeutung der Mobilität und die massiven Bestrebungen der Hauptstadtregion, attraktiv zu sein und Standortvorteile zu bieten.

Die Schiene – zentraler Standortfaktor

Sichtlich in seinem Element beleuchtete Dr. Benedikt Weibel, ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB, Publizist und Honorarprofessor an der Uni Bern, die Bedeutung erstklassiger Schienenwege. Er, dem erst kürzlich den Europäischen Rail-away-Award verliehen wurde, wies auf den massiven Ausbau des Schienennetzes in China hin. «Dem öffentlichen Verkehr gehört die Zukunft. Bei uns kann man damit von überall her nach überall hin, und das zu jeder Stunde, meistens geradlinig in 30 Minuten im Takt.»

Weibel wies aber auch auf die teure Infrastruktur hin, die dazu nötig ist. Ausserdem meinte er: «Der Nahverkehr ist zeitaufwändig, die durchschnittliche Auslastung der Züge erreicht oft weniger als 30%, punktuell gibt es Kapazitätsprobleme und im Güterverkehr ist man seit 40 Jahren auf der Suche nach Lösungen.» – Der Experte sieht klare Prioritäten für die Zukunft: Erstens sind das «weiche» Massnahmen wie die Maximierung der Sitzplätze, wo beispielsweise die neuen Doppelstockzüge bis zu 1500 Reisenden Platz bieten werden, S-Bahnen mit akzeptablen Stehplätzen für kurze Distanzen und Preisanreize, um das Reiseverhalten auf bestimmte, weniger frequentierte Zeiten zu verlegen.

Vorsicht vor den Folgekosten

Zweitens müssten aber auch weitere Investitionen in die Infrastruktur erfolgen, aber dabei gelte es, grösste Sorgfalt auf eine gute Kosten-Nutzen-Relation zu legen, «weil aus jeder Investition in den Verkehr 4% Folgekosten allein für Betrieb und Unterhalt entstehen.» Wenn wir nun also für drei wichtige Projekte – den neuen Gotthard-Basistunnel, den Ceneri-Tunnel und die Zürcher Durchmesserlinie – 14 Milliarden Franken ausgeben, löst das jährlich 560 Mio. Franken an Folgekosten aus. «Der Föderalismus lässt Wünsche der Regionen wachsen. Hier ist Vorsicht geboten. Es wäre schade, später aufgrund der hohen Folgekosten an Leistungen in der Peripherie sparen zu müssen, was für die weiträumige Erschliessung unseres Landes schade wäre und ohnehin nur lächerliche Spareffekte bringen würde.»



Dr. Benedikt Weibel, ehemaliger Vorsitzender der Geschäftsleitung der SBB, Publizist und Honorarprofessor an der Universität Bern, der Baumeister von Bahn 2000, lieferte ein glänzendes Plädoyer für «seine» Eisenbahn.

Tabulos diskutieren

Als grösstes ungelöstes Problem sieht Weibel den Güterverkehr. «Hier geht es um Masse und Distanzen. Beides ist in der Schweiz nicht ausreichend vorhanden.» Während in den USA beispielsweise 1000 Container mit Riesenzügen auf speziellen Güterstrecken transportiert würden, seien es hierzulande lediglich 50 Container. Terminals in den USA schlagen jährlich 1 Mio. Container um, bei uns sind es maximal 130'000. «Hier müssen wir lernen, tabulos zu diskutieren.»

Benedikt Weibels Fazit lautet deshalb generell, die Möglichkeiten der Fahrzeuge, namentlich im Personenverkehr, optimal zu nutzen, die Spitzenfrequenzen zu glätten, gezielte Zugs-Doppelführungen vorzusehen, auf einen zu teuren Viertelstunden-Takt zu verzichten und eine rigorose Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bei Infrastruktur-Investitionen durchzuführen.

Die Strasse ist unverzichtbar

Dr. Michael Gehrken, Direktor des Schweiz. Nutzfahrzeugverbandes ASTAG, wies auf die durchschnittlich 36,7 km hin, die jede Person in der Schweiz täglich auf der Strasse zurücklege und dafür 92 Minuten benötige: «Zwei Drittel aller Distanzen werden mit dem Auto zurückgelegt. Die Strasse ist unverzichtbar. Hier werden auch 80% aller Güter transportiert. Es sind 160'000 Fahrten pro Tag.»

Der ASTAG-Direktor plädierte für eine gezielten Ausbau des Strassennetzes an Stellen, wo ständig Stau herrsche – total waren es 2012 rund 16'000 Stau-Stunden auf der Strasse – fürs Prüfen doppelstöckiger Autobahnen, um den begrenzten Platz sinnvoller auszunutzen, für eine weitere Verbesserung im Einsatz schadstoffarmer Antriebssysteme sowie für



Viviana Buchmann, Geschäftsführerin der Mobility Genossenschaft, bot einen innovativen Ansatz für eine flexiblere, wirtschaftlichere und ökologischere Verteilung der Verkehrsträger.

ganz innovative Lösungen, die bereits heute technisch möglich seien. Gehrken nannte als Beispiele sensorgesteuerte Autos, die nochmals beträchtlich mehr Sicherheit böten, und völlig neue Strassenbeläge aus Sonnenkollektoren-Glas, die sowohl Energie erzeugen könnten wie auch dank sensorgesteuerter Messungen und eingebauter Anzeigen für einen reibungslosen Verkehrsfluss sorgen würden.

Interessant schliesslich: Der Strassenverkehr deckt nicht nur seine eigenen Kosten, sondern leistet auch einen finanziellen Beitrag an den öffentlichen Verkehr in der Schweiz.

Vom Exklusiven zum breits Verfügbaren

Grenzenlose Mobilität könne nicht das Ziel sein, sondern eine koordinierte vernünftige



Verkehrsteilung unter Wahrung von Umweltschutz-Anliegen, argumentierte Charles Riesen, VR-Delegierter der Alpar AG / Flughafen Bern-Belp. Er erinnerte an die rasante Deregulierung, die früher bestehende Strecken-, Sitzplatz und Tarif-Festlegungen aufgehoben hat. 1998 verschwand auch das faktische Monopol der Swissair als Fluggesellschaft in der Schweiz, 2002 trat das bilaterale Luftverkehrsabkommen Schweiz-EU in Kraft.

«Heute haben wir «open skies»; gut ist, dass die Sicherheit trotz enormem Preiskampf und teilweise sehr tiefer Ticketpreise sehr hoch ist.» Das unterstreiche z.B. die easa, die European Aviation Safety Agency, die härteste Prüfungen an Flugzeugen durchführe. Riesen betonte: «Der Flugverkehr ist ein Motor für die wirtschaftliche Entwicklung. In der Schweiz wurden letztes Jahr 43 Mio. Passagiere befördert und es fanden 970'000 Flugbewegungen statt. Fliegen ist heute ein Massentransportmittel.»

Enorm hoch mit 30 Milliarden Franken liegt auch die Wertschöpfung durch den Flugverkehr in der Schweiz. Die Branche beschäftigt 179'000 Personen. Fürs Belpmoos lauten die Zahlen 174 Mio. Franken und 1130 Beschäftigte.

Neue multimodale Verkehrsmittel

Neue Wege und Aufteilungen der Verkehrsmittel sieht Viviana Buchmann, Geschäftsführerin der Mobility Genossenschaft. Sie brach eine Lanze fürs Car sharing. «Der Strassenverkehr hat sich seit 1990 verdoppelt. Das bedeutet Stau – mit geschätzten 2,5 Milliarden Franken jährlichen volkswirtschaftlichen Kosten – Schmutz und weitere Strassenbauten. Auch der öffentliche Verkehr hilft allein nicht weiter. Hier heissen die Stichworte überfüllt, überbelastet und unzufriedene Fahrgäste. Strasse wie Schiene haben eindeutige Grenzen in ihrer weiteren Entwicklung.»

Weil zudem die Urbanisierung fortschreite, seien Mobilität und Lebensqualität gefragt. Dadurch finde ein Umbruch statt. Heute würden 41% der jungen Menschen zwischen 18 und 25 Jahren gar keinen Fahrausweis mehr besitzen, 1994 waren es bloss 29%. «Das Smartphone ist mittlerweile das höher bewertete Statussymbol als das eigene Auto.»

Share economy ist Trumpf

«Nutzen statt besitzen», so laute eine moderne Variante. Auf's Auto übertragen bedeute es, keines mehr zu kaufen, sondern nur eines ausleihen zu können, um damit zu fahren – exakt nach Bedarf. «So gibt es weniger Autos und auch weniger, die bloss 23 Stunden im Tag ungenutzt herumstehen. Wir leben in einem neuen Mobilitäts-Zeitalter, das mehr Lebensqualität beschert.»

Car sharing nimmt an Bedeutung zu. Heute gibt es bereits über 100'000 Kunden. Mobility Car sharing bietet 1340 Standorte in 60% aller Schweizer Gemeinden und 9 Fahrzeug-Kategorien, vom Kleinstwagen bis zum Transporter fürs «Zügeln». Viviana Buchmann: «Car sharing braucht jetzt schon 23'000 weniger Autos und weniger Parkplätze, verursacht geringere Schadstoff-Emissionen (jährlich minus 15'600 Tonnen CO₂) und spart Kosten.»

Gut koordiniert ist besser gefahren

Das Fazit in der abschliessenden Podiumsdiskussion fiel eindeutig aus. Es gelte, die ideale Koordination aller möglichen Verkehrsmittel zu finden und damit – in der Epoche der Smartphones voll IT-gestützt – die beste Door-to-door-Verbindung zu ermöglichen, all das natürlich in Abhängigkeit von Zeit und Distanz. Um das zu erreichen, müssten alle zur Verfügung stehenden Verkehrsträger wirtschaftlich und umweltgerecht eingesetzt werden. Neue innovative Angebote seien dabei zu nutzen und weiter zu entwickeln. Mobilität ist nicht grenzenlos, wohl aber sollte es die Phantasie der Menschen sein, zeitgemässe Formen dafür zu finden.

Das nächste e-forum findet am 25. März 2014 statt. Mobile Köpfe, die über den Horizont hinaus denken, werden den Weg dorthin mit Sicherheit wieder finden.

Text: Dr. Hans Balmer

Weitere Informationen

e.forum

e-forum gmbh
Könizstrasse 161, 3097 Bern-Liebelfeld
www.e-forum.ch, info@e-forum.ch



Daniel Stucki, lic. rer. pol., (links) Unternehmensberater DS Management Consulting GmbH

Er betreut als Unternehmensberater verschiedene Tätigkeitsgebiete: Unternehmensberatung für KMU, Betriebsorganisation und IT-Einsatz, IT-Audits, Analysen und Expertisen, Evaluieren von IT-Lösungen, Projektmanagement und -begleitung sowie e-Business und e-Government. Der Ökonom (lic.rer.pol.) ist zudem Vorstandsmitglied von eGov Schweiz.

Daniel Stuckis Kernaussage für seine Berufspraxis lautet: «Nicht die Technologie ist entscheidend in der IT, sondern die Wirtschaftlichkeit.»

mail@dsmc.ch
www.dsmc.ch

Philipp Stucki, (rechts)

Philipp Stucki ist ebenfalls Initiant des e-forum. Der Inhaber der WeServe AG in Bern bietet mit seinem kreativen Team einen Full-Service auf dem Gebiet des Internet. Seine Dienstleistungen umfassen Analyse, Beratung, Konzeption, Grafik, Software-Entwicklung, Hosting, Betrieb, Suchmaschinenoptimierung und den gezielten Einsatz von Social Media. Die WebServe AG ist für zahlreiche Industrie- und Dienstleistungsunternehmen, darunter viele KMU, sowie für die öffentliche Hand und öffentlich-rechtliche Betriebe, z.B. MOBILBERN, den öffentlichen Tram- und Busverkehr der Stadt Bern, tätig.

stucki@weserve.ch
www.weserve.ch