

Vom E-Bike bis zum Flugauto: Visionen intelligenter Mobilität

Das Schweizer Verkehrssystem ist zuverlässig, effizient und sicher. Doch es stösst zunehmend an seine Grenzen. Dementsprechend wird die bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten immer wichtiger. Ein Blick in die Zukunft.



Kein Bild aus «Star Wars», sondern das Projekt «Pop. Up Next.» von Italdesign, einem italienischen Designstudio für Automarken. Das Auto überwindet Distanzen in der Grossstadt im Nu dank der Dockingstation, mit der es in die Lüfte entschweben kann. Bild: Italdesign

Selbstfahrende Busse, geteilte E-Bikes und Mobility Pricing: Das Schweizer Verkehrssystem ist im Umbruch. Das bestätigte auch der Strategiekongress Smart-Suisse, der diesen Mai in Basel stattfand. Insbesondere über die Entwicklung von Schweizer Städten zu sogenannten Smart Cities wurde referiert und sinniert. Zugegen war auch Jörg Astalosch, CEO von Italdesign, einem Designstudio für diverse Automobilmarken. Der 46-Jährige zeigt sich überzeugt, dass die intelligente Mobilität vor einem Entwicklungssprung steht. «Im Mittelpunkt steht dabei nicht wie bisher einfach ein Auto oder ein Zug, sondern die Kombination verschiedenster Verkehrsmittel, die den Menschen verlässlich, kostengünstig

und schnell von A nach B bringen.» Um dieses Ziel zu erreichen, schwebt Astalosch ein System mit Flugautos vor. Das dürfte in der Schweiz zwar noch länger kein Thema sein, wie er einräumt: «Das Projekt richtet sich an Megastädte wie London oder New York.»

Mit «Whim» pauschal und günstiger unterwegs, ohne persönliches Auto

Als weitaus reifer erweist sich die Idee von Mobility as a Service, kurz MaaS. Hinter der Idee der «Mobilität als Dienstleistung» steht der Gedanke, sich von Beförderungsmitteln zu verabschieden, die man persönlich besitzt. Sampo Hietanen, CEO des finnischen Unternehmens MaaS Global Ltd, verspricht mit-

tels einer App namens «Whim» unlimitierten Zugang zu verschiedenen Transportleistungen – und das für eine fixe Gebühr von knapp 500 Euro monatlich. «Die Schweizer wenden im Vergleich pro Monat rund 1000 Franken für ihre Mobilität auf», weiss er. Angesichts des leistungsfähigen ÖV-Systems sei ein eigenes Auto ein ziemlicher Luxus, zumal sich Mobilität überall und jederzeit auch auf andere Art und Weise gewährleisten lasse, so der gelernte Ingenieur. Seine Hoffnung: «Es wäre grossartig, wenn sich bis 2025 niemand mehr bemüsstigt fühlt, ein Auto zu besitzen.» Die App «Whim» ist aktuell im Grossraum Helsinki wie auch im englischen Birmingham und im belgischen Antwerpen im

Einsatz. Sie erlaubt es, in den genannten Regionen nicht nur Tickets für den öffentlichen Verkehr zu erwerben, sondern etwa auch ein Velo zu mieten, ein Taxi zu bezahlen oder einen Mietwagen zu bestellen. Das Besondere an «Whim» gegenüber Konkurrenzprodukten: Die App ist nicht ortsgebunden; wer sie in Helsinki nutzt, kann auch in Birmingham und Antwerpen auf sie zurückgreifen – und das zu den Bedingungen des in der Heimat gelösten Abonnements. Noch ist die Verknüpfung von drei europäischen Städten wenig attraktiv, kann aber als Modell dienen. Vor allem jedoch bringt das Angebot verschiedene Mobilitäts-Player zusammen, die bisher nicht kooperieren. MaaS ist also eher Vermittler von Transportleistungen als Anbieter. Bislang fokussiert die App auf urbane Räume, doch Hietanen ist überzeugt, dass sich sein Produkt in einigen Jahren auch in ländlichen Gebieten nutzen lassen wird.

Der digitale Reisebegleiter, zum Beispiel «abilio» der Südostbahn

Gerd Scheller, CEO von Siemens Mobility Schweiz, weiss um die Prognosen, dass sich die urbane Mobilität bis ins Jahr 2050 verdreifachen soll. Damit die Reisenden auch künftig noch entspannt unterwegs sein können, müsse die Mobilität flexibler werden, «zumal die Ansprüche der Reisenden grösser werden». Nebst Sicherheit und Preisgünstigkeit seien auch die persönliche Präferenzen und vor allem eine einfache Bedienung wichtige Kriterien. «Wer unterwegs ist, will nicht unterschiedliche Apps auf seinem Handy haben, sondern ein einziges Interface», betont Scheller. Die Antwort seines Unternehmens auf diese Herausforderungen ist ein «digitaler Reisebegleiter». Dieser soll unterschiedlichste öffentliche und private Transportangebote zu einem bedarfsgerechten Angebot vernetzen – und das möglichst nahtlos und bequem. Somit zielt das Vorhaben von Siemens Mobility in eine vergleichbare Richtung wie die bereits erwähnte «Whim»-App.

Wie Martin Fehr, Leiter Business Development, Digitalisation und Innovation bei Siemens Mobility, ausführt, ist seit letztem September in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Südostbahn eine Plattform namens «abilio» in Betrieb, die Mobilitätsleistungen offeriert. «Will ich zur Arbeit, muss ich mich erst zum Hauptbahnhof aufmachen, erklärt Fehr. Dieser Weg könne neben ÖV-Strecken auch Abschnitte zu Fuss oder mit dem Velo enthalten, denkbar sei zudem die Nutzung eines Carsharing-Dienstes. «Und wenn ich mein Auto verwende, will ich möglichst im Voraus einen Parkplatz reservieren.»

Bahnfahren der Zukunft? Automatisch!

Selbst die Schweizer Bahnbranche macht sich bereits Gedanken zum Alltag der Schweizer Bahnnutzer von übermorgen. Der Gesamtprogrammleiter von deren Innovationsprogramm SmartRail 4.0, Yves Zischek, sagt dazu: «Plant im Jahr 2040 eine Kundin eine Reise, dann wird sie zu Hause von einem selbstfahrenden Elektrofahrzeug abgeholt und von diesem zu einem dezentralen Bahnhof gefahren, wo ein Zug auf Abruf bereitsteht.» Dabei handle es sich nicht etwa um einen Extrazug, sondern um eine automatische Komposition. «Wir in der Schweiz sind derzeit Weltmeister im Bahnfahren, haben das dichteste Bahnnetz und sind auch im Bereich Pünktlichkeit führend», führt Zischek aus. Damit sich diese Spitzenposition halten lasse, müssten die hiesigen Bahnbetreiber Pioniergeist zeigen.

PubliBikes schlüsselfertiges System

Keine Zukunftsvision, sondern bereits Realität, ist das Angebot von PubliBike. Anders als die asiatische oder US-amerikanische Konkurrenz, die auf den schweizerischen Bikesharing-Markt strömt, tritt das Tochterunternehmen der PostAuto AG als Generalunternehmer auf. «Wir erarbeiten Standortkonzepte, kümmern uns um Finanzierung, Marketing, Betrieb und Kundendienst», erläutert Geschäftsleiter Bruno Rohner. «Der Stadt, die sich für unser Veloverleih-Angebot entscheidet, übergeben wir damit ein schlüsselfertiges System.» Aktuell sind 1600 Räder von PubliBike im Einsatz, die Hälfte davon sind E-Bikes. Standorte sind die Agglomeration Freiburg, Yverdon, Lausanne, Bern, Zürich und Lugano. «Wir haben bewusst ein Rad entwickelt, das sich für Kurzstrecken eignet. Denn im Normalfall liegt die Einsatzzeit pro Fahrt bei unter 30 Minuten», weiss Rohner. Das E-Bike ermögliche Geschwindigkeiten von bis zu 25 Kilometern pro Stunde und sei vor allem für eine hügelige Topografie geeignet. Der Zugang zu den Rädern erfolgt über ein Smartphone oder über den Swiss-Pass. Noch in diesem Jahr will PubliBike die Flotte auf rund 3500 Velos aufstocken, d.h. die Anzahl Velos mehr als verdoppeln.

Dichtes Netz als Voraussetzung

Das Angebot von PubliBike richtet sich vorwiegend an urbane Zentren. «Voraussetzung ist ein dichtes Velonetz mit einem gewissen Potenzial an Einwohnern und Arbeitsplätzen», sagt Rohner. Idealerweise sei die nächste Bikestation im Umfeld von 200 Metern des Wohn- oder Arbeitsplatzes, also noch in Gehdistanz. Ob

sich ein Netz lohne bzw. wie sich dieses – etwa durch Sponsoringbeiträge – finanzieren lasse, würden dann die Berechnungen von PubliBike ergeben. «Wir gehen davon aus, dass es bei weniger als zehn Stationen schwierig wird.» Deshalb kommt er zum Schluss, dass das System in ländlichen Regionen betriebswirtschaftlich in der Regel keinen Sinn ergibt – ausser das Projekt werde von einer Gemeinde unterstützt. Anfragen gebe es aktuell einzig aus Vorortsgemeinden wie Köniz oder aus dem Glatttal. Gemäss Rohner hätten die genannten Sondierungen durchaus Potenzial, denn die bestehenden Netze in Bern bzw. Zürich liessen sich dadurch sinnvoll ergänzen. Fliegende Autos oder Züge auf Abruf klingen momentan noch ziemlich utopisch. Und längst nicht alle Zukunftsprojekte dürften realisiert werden. Dennoch zeigt sich, dass auf dem Gebiet der intelligenten Mobilität eine regelrechte Aufbruchstimmung herrscht. Man darf also gespannt sein, was die kommenden Jahre alles mit sich bringen.

Michael Gasser

Ende Juni wurde das Veloverleihsystem «Velo Bern» offiziell eröffnet. Aktuell stehen 70 Stationen mit 350 Velos und 350 E-Bikes zur Verfügung. Ziel ist, das Angebot bis im Herbst auf 100 und in zwei Jahren auf 200 Stationen mit rund 2400 Velos auszubauen. Das Kompetenzzentrum Arbeit der Stadt Bern stellt im Auftrag von PubliBike den Betrieb sicher. Sämtliche Investitionskosten, etwa für die Ausstattung der Stationen oder die Velos, werden von PubliBike finanziert. Hauptsponsorinnen von «Velo Bern» sind die Genossenschaft Migros Aare und die Post. Die SBB ist strategische Partnerin. «Velo Bern» sei ein Meilenstein, sagte Gemeinderätin Ursula Wyss (im Bild unten) am Einweihungsanlass. Mit dem öffentlichen Verkehr und weiteren Sharing-Angeboten unterstütze das Veloverleihsystem eine flexiblere Mobilität und eröffne den Nutzerinnen und Nutzern zusätzliche Möglichkeiten.

Bild: PubliBike

