

FOKUS



Firmenporträt Garaventa AG Gastbeitrag Die SOB geht mutig voran Success-Story Mobility Genossenschaft

INHALT



FOKUS-INTERVIEW
«Die Antriebswende
allein führt nicht zur
Verkehrswende.»

12



FOKUS-STORY
Mobilität unter
Druck

4



SUCCESS-STORY
Die Schweiz sieht rot

28

FIRMENPORTRÄT
Hoch hinaus

14

FOKUS-STORY

4

INFOGRAFIK

11

FOKUS-INTERVIEW

12

FIRMENPORTRÄT

14

SERVICE

20

GASTBEITRAG

22

PROGNOSEN

25

SPONSORING

26

SUCCESS-STORY

28

KOMMENTAR

31

IMPRESSUM

Herausgeberin: Schwyzer Kantonalbank
Projektleitung: Roger Züger **Mitarbeit:**
Matthias Zettel, Adrian Eggenberger
Texte: Rahel Lüönd, Daniel Schriber
Gestaltung: Büro Nord **Fotos:** André
Herger **Illustration:** Corina Vögele
Lektorat: Alain Estermann **Druck:** Kromer
Print AG **Auflage:** 4700 Exemplare

EDITORIAL



STEIGEN SIE EIN

Liebe Leserinnen und Leser, wir alle sind ständig in Bewegung. Wir fahren mit dem Auto, Bus oder Zug zur Arbeit. Wir gehen zu Fuss, fahren E-Bike – und stehen manchmal im Stau. Wir bewegen uns, um Termine wahrzunehmen. Und wir lieben es, in unserer Freizeit mit dem Schiff oder der Seilbahn unsere wunderschöne Region zu entdecken.

Die Mobilität ist ein zentrales Thema, das uns alle bewegt. Ein Thema auch, in dem sich gerade sehr viel tut: Die Zahl der registrierten Elektrofahrzeuge nimmt rasant zu, der öffentliche Verkehr wird im ganzen Land ausgebaut, alternative Mobilitätsformen nehmen an Fahrt auf. Und natürlich spielt das Thema auch für die hiesigen Unternehmen eine bedeutende Rolle: Eine funktionierende Mobilität ist Voraussetzung dafür, dass der Wirtschaftsmotor brummt.

In dieser Ausgabe unseres KMU-Magazins «FOKUS» erfahren Sie, mit welchen Herausforderungen unser Kanton in puncto Mobilität konfrontiert ist. In unserem Hauptbeitrag gehen wir der Frage nach, wie die Auto AG Schwyz auf neue Entwicklungen reagiert – und wir zeigen, wie sich Kühne+Nagel erfolgreich im globalen Logistikmarkt behauptet. Ausserdem haben wir mit Fachleuten darüber gesprochen, wie sich die Mobilität in den kommenden Jahren verändern wird und warum der blosser Ausbau der Infrastruktur allein nicht die Lösung für alle (Verkehrs-)Probleme ist.

Natürlich verraten wir Ihnen auch, wie wir als SZKB versuchen, unsere Mobilität nachhaltiger zu gestalten und damit unseren CO₂-Fussabdruck laufend zu senken. Die Massnahmen reichen von der Förderung der E-Mobilität über die Erhöhung der Parkplatzpreise bis hin zur Schaffung neuer Arbeitsformen. Denn klar ist: Um wirklich eine Veränderung zu erreichen, braucht es ganzheitliche, mutige und bisweilen auch kreative Lösungsansätze.

Ich wünsche Ihnen eine bewegte und inspirierende Lektüre.

Patrick Caspar
Mitglied der Geschäftsleitung
der Schwyzer Kantonalbank



Von den Autobahnen bis zum Fussverkehr möchte Kantonsingenieur Daniel Kassubek ein dichtes Mobilitätsnetz spinnen.

MOBILITÄT UNTER DRUCK

Damit Pakete ankommen, der Strassenverkehr fliesst, KMU ihre Güter erhalten und die Busse pünktlich sind, braucht es im Hintergrund enorme Anstrengungen. Ein Überblick, mit welchen Herausforderungen wir in puncto Mobilität konfrontiert sind und welche Chancen diese mit sich bringen.

Die Bevölkerung wächst – weltweit, in der Schweiz, und so auch im Kanton Schwyz. Kurz gesagt sind wir immer mehr Menschen, die je länger, je mobiler sein möchten. Unsere Bewegungen nehmen also nicht proportional zum Bevölkerungswachstum zu. Nein, sie steigen sogar noch stärker. Besonders für die Freizeit sind wir bereit, grössere Distanzen auf uns zu nehmen (siehe Infografik S. 11). Wir lassen uns aber auch gern die Welt ins Haus liefern: Neben Galaxus, Brack und Zalando finden sich längst Direktimporte aus China in unseren Briefkästen.

Stau ist in Schwyz angekommen

Obwohl der Anteil am öffentlichen Verkehr konstant zunimmt und auch das Velo – insbesondere in der motorisierten Form – als umweltfreundliches Verkehrsmittel attraktiver geworden ist, steigt

also der Druck auf unsere Strassen. Die zahlreichen Baustellen, denen man beim Durchqueren des Kantons begegnet, zeugen davon. Und natürlich die zunehmenden Verstopfungen, vor allem der tägliche Stau auf und rund um den Seedamm. Werktags passieren bis zu 25000 Autos dieses Nadelöhr, auch zwischen Freienbach und Pfäffikon bewegen sich mehr als 20000 Fahrzeuge. Der Druck verschiebt sich zudem zusehends von Wollerau in die March nach Siebnen und Galgenen. In Innerschwyz zählen vor allem Küssnacht und Schwyz, stellenweise auch Einsiedeln–Biberbrugg zu den Hotspots.

Doch wie lässt sich der Verkehr regulieren, damit wir auch in zehn, zwanzig Jahren noch bequem von A nach B kommen? Eine komplexe Frage, mit der sich Fachleute, allen voran Kantonsingenieur



«WIR SIND IN DEN POLITISCHEN PROZESS EINGEBUNDEN. UNTERNEHMEN ODER PRIVATE BEBAUEN IHR LAND DERWEIL DEUTLICH SCHNELLER.»

Daniel Kassubek, Kantonsingenieur

Daniel Kassubek, intensiv beschäftigen. «Fünfzehn Jahre», so lange sei die Vorlaufzeit für gewisse komplexe Strassenbauprojekte. Er zückt einen Stapel Papier mit allen aktuellen Baustellen. Wenn das Team also heute zu planen beginnt, rechnet es die erfahrungsgemäss rund fünfzehn Prozent Verkehrswachstum bereits obendrauf. Die drängendsten Probleme versucht man mit Priorität anzugehen und natürlich Inner- und Ausserschwyz jeweils gleichberechtigt zu vertreten. Trotzdem dauert es in der Regel nicht lange, bis der Mehrverkehr die Verbesserung wieder «aufgefressen» hat.

Parkplätze bestimmen mit

«Wir sind in den politischen Prozess eingebunden und müssen jeweils den Konsens mit allen betroffenen Grundeigentümern finden. Unternehmen oder Private bebauen ihr Land derweil deutlich schneller», sagt Daniel Kassubek. Nehmen wir das Beispiel Seewen Feld: Der Kanton hat kürzlich nach zahlreichen Hürden die Hauptstrasse verbreitert und einen Kreislauf als Zubringer erstellt. Sind dereinst alle geplanten Wohnungen auf dem riesigen Bauareal realisiert, dürfte der Abschnitt zu Stosszeiten trotzdem an seine Grenzen kommen.

Daniel Kassubek plädiert deshalb vor allem bei den grossen Bauherren in den urbaneren Gebieten, den Gesamtverkehr durch die Anzahl Parkplätze zu regulieren. «Heute sind 1,5 Parkplätze pro Wohnung üblich. Gerade bei mit ÖV gut erschlossenem Wohnraum, beispielsweise neben einem grossen Bahnhof, könnte man diesen Durchschnitt gezielt auf die Hälfte senken.» Städtische Gebiete haben längst gezeigt, wie der ÖV zum Mittel der Wahl wird, sobald Parkplätze rar und Staus unberechenbar sind.

«Ein Bus ersetzt dreissig Autos»

Damit würde der öffentliche Verkehr eine attraktive Alternative und effektiv ein Teil der Lösung der sich zuspitzenden Verkehrsprobleme. Wie diese aussehen könnte, zeigt André Diethelm, CEO der Auto AG Schwyz (AAGS), auf. Auch er legt Fakten auf den Tisch: «Ein voller Bus ersetzt mehr als dreissig Autos. Unsere Aufgabe ist es, den Gesamtverkehr zu reduzieren und somit auch zugunsten der verbleibenden Autofahrerin-

Die Auto AG Schwyz unter der Führung von CEO André Diethelm hat rund 40 Busse auf den Schwyzer Strassen im Einsatz.



nen und -fahrer Platz auf der Strasse zu schaffen.» Damit entlasten die rund vierzig Busse, die für die AAGS von fünf Uhr in der Früh und an manchen Tagen bis zwei Uhr nachts den inneren Kantonsteil erschliessen, die Strassen. Für Diethelm ist klar: «Wir müssen ÖV und Individualverkehr nicht gegeneinander ausspielen, sondern stärker im grossen Ganzen denken.»

Minutengenau fahren die AAGS-Busse durch die dicht besiedelten Zentren und, in etwas grösseren Abständen, Richtung Muotathal, Morschach sowie Biberbrugg. André Diethelm stellt erfreut fest, dass grössere Arbeitgeber vermehrt ÖV-

Abos subventionieren und ihre Mitarbeitenden, beispielsweise durch weniger oder teurere Parkplätze vor Ort, Richtung Zug und Bus lenken. Die AAGS spürt denn auch ein generelles Wachstum, das die Passagierzahlen vor Corona überschritten hat. Vor allem der Freizeitverkehr hat spürbar zugenommen. Das Tagesgeschäft in der heutigen Qualität aufrechtzuerhalten, ist die grösste Herausforderung der Auto AG Schwyz. Denn: Bauustellen oder Störungen wirken sich direkt auf die Pünktlichkeit aus. Gerade in Gebieten mit einem Takt von einer halben Stunde oder einer Stunde ist es für die Mitreisenden ärgerlich, wenn sie einen Anschluss verpassen.



FORTSCHRITT IM BUSVERKEHR

Die Auto AG Schwyz betreibt bereits drei elektrische Batteriebusse und hat mit dieser Technologie gute Erfahrungen gemacht. Aktuell stellt sich für die Geschäftsführung die Frage, ob und wie man die gesamte Flotte und damit auch die Gelenkbusse, die pro Tag bis zu 500 Kilometer zurücklegen, durch weitgehend emissionsfreie Fahrzeuge ersetzen kann.

Knapp zwanzig solche Gelenkbusse müssen zum Beispiel 2030 ersetzt werden. Alternativen zu E-Bussen wären E-Fuel (synthetischer Treibstoff), Wasserstoff oder nach wie vor Diesel. Was viele nicht wissen: Die Zollbefreiung für Diesel fällt erst mit den neuen CO₂-Gesetzen weg – bis anhin war der umweltschädlichste Treibstoff subventioniert.

Politik bestimmt mit

Dieser Entscheid bezüglich der zukünftigen Antriebstechnologie in den Schwyzer Bussen kann jedoch nicht allein durch die Auto AG Schwyz gefällt beziehungsweise umgesetzt werden. Es braucht dazu neben vielen technischen Abklärungen auch finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand. Der politische Prozess dazu hat mittlerweile begonnen.

Doch es sind nicht nur die Antriebstechnologien, die bei der Auto AG Schwyz derzeit für Diskussionsstoff sorgen. Auch die Frage, ob ein Ticketverkauf im Bus nach wie vor nötig ist und wenn ja, ob dieser mit Bargeld bezahlt werden können soll, treibt die Unternehmensführung um. Das ist weniger eine Frage der Technologie als der Akzeptanz bei den Kundinnen und Kunden.





Der öffentliche Verkehr als Teil der Lösung: Die Auto AG Schwyz will den Gesamtverkehr reduzieren.

Güterverkehr um die Welt

Der Gesamtverkehr kennt noch eine dritte, gerade für KMU nicht minder bedeutende Dimension: Ähnlich wie die Busse im Personenverkehr, übernehmen Lastwagen die Kollektivfunktion für unsere Waren. Von Schindellegi aus zieht Kühne+Nagel die Fäden des globalen Transportwesens. Die Firma ist heute in der Schiffs- wie auch in der Luftfracht der grösste Spediteur der Welt. «Obwohl wir intern und auch gegenüber unserer Kundschaft hochmodern arbeiten, ist die Logistikbranche oft immer noch ein händisches Geschäft», erzählt Kommunikationschef Dominique Nadelhofer. Bemühungen, die Branche mittels Blockchain-Technologie zu digitalisieren, seien vor ein paar Jahren gescheitert. Warum? «Jeder Hafen funktioniert anders, und der persönliche Kontakt vor Ort ist nach wie vor unabdingbar.» Nadelhofer zeigt auf dem Bildschirm eine Weltkarte, die den gesamten Schiffsverkehr in Echtzeit abbildet. Dass achtzig Schiffe vor dem Hafen in Schanghai aufs Abladen warten, ist genauso üblich wie die unsteten Lieferzeiten nach Europa, die mal 25, mal 40 Tage dauern. Auf dem Onlinefahrplan sehen die Kunden direkt, welche Verbindung den kleinsten ökologischen Fussabdruck hat und wie viel Verspätung eine Strecke üblicherweise mit sich bringt. Selber besitzt das Unternehmen keine Schiffe und kann sich so vollständig auf die Organisation der Transporte konzentrieren.

Die Schwyzer Firma bietet mittlerweile Gesamtlösungen für alle möglichen Kundenbedürfnisse an. Ein wichtiges Standbein ist die sogenannte Kontraktlogistik. Unter diesem Namen übernimmt Kühne+Nagel die Lagerhaltung und die Distribution für Firmen, beispielsweise den Onlinehandel namhafter Modemarken. Im Eingangsbereich zeigt ein Modell ein Projekt in Norditalien. Von hier aus werden dereinst für adidas 18000 Pakete pro Stunde versandt. «Das Einzige, wo wir meist nicht aktiv sind, sind die letzten Meter bis zur Haustür», fasst Dominique Nadelhofer zusammen. Die Pakete bringen die Post oder andere private Dienstleister zur Endkundschaft.

Schwyz investiert viel in die Infrastruktur

Somit wären wir zurück in der Region. Um den Verkehr möglichst fliessen zu lassen, sieht die Ge-



Fast niemand kennt den Frachtverkehr so gut wie Kühne+Nagel. Das Unternehmen hat die grossen Transportrouten stets im Blick.

Bild: Kühne+Nagel

samtverkehrsstrategie bis 2040 diverse Massnahmen vor. Unter anderem soll der Langsamverkehr Hand in Hand mit den übrigen Transportwegen funktionieren. Von den Autobahnen über die Kantons- und Gemeindestrassen möchte man bis hinunter zu Velo- und Fusswegen ein dichtes Netz für die Mobilität spinnen. Wer mit dem Auto auf der Strasse bleibt, soll möglichst schnell auf eine Autobahn ausweichen können. Innerschwyz ist hier mit Seewen, Brunnen und Goldau bereits gut unterwegs, in Wangen und Freienbach sind neue Zubringer in Planung. Durch die Dörfer fährt idealerweise nur noch der ganz regionale Verkehr.

Um diese Vernetzung zu erreichen und notorische Verkehrsknoten zu lösen, öffnet der Kanton Schwyz sein Portemonnaie weit. Rund 30 Millionen Franken lässt er sich die Strassen zurzeit pro Jahr kosten. Zwischen 2025 und 2027 werden es aufgrund von Grossprojekten sogar durchschnittlich etwa 75 Millionen Franken sein. Der ÖV ist stabiler mit jährlichen Ausgaben zwischen 40 und 60 Millionen Franken. Insgesamt gehört Schwyz zu jenen Kantonen, die am meisten in den Verkehr investieren. Für die Autofahrerinnen, die Velo-, Bus- und Zugfahrer sowie die Spediteure von nah und fern.

[LINK www.kuehne-nagel.ch](http://www.kuehne-nagel.ch)

[LINK www.sz.ch/tiefbauamt](http://www.sz.ch/tiefbauamt)

[LINK www.aags.ch](http://www.aags.ch)

VOM KLEINEN BÜRO ZUM WELTKONZERN

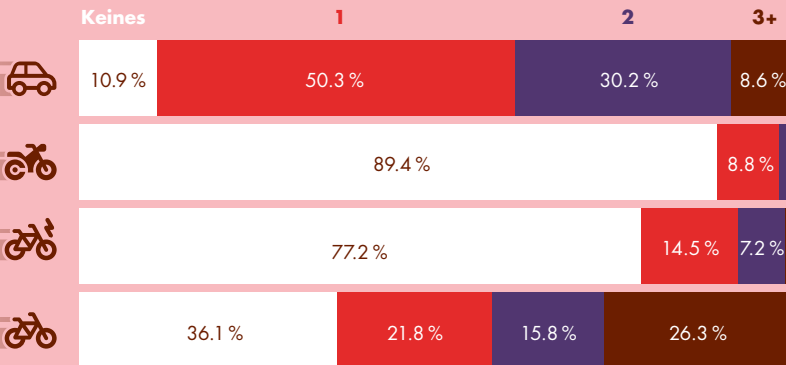
Kühne+Nagel war längst nicht so gross wie heute, als die Transportfirma in die Schweiz übersiedelte. Auf der Suche nach einem Firmendomizil startete das Unternehmen in einem kleinen Büro in Pfäffikon. Heute beschäftigt es rund 80 000 Mitarbeitende weltweit, davon allein 35 000 in der wachsenden Kontraktlogistik.

In Schindellegi befindet sich der internationale Sitz mit rund 200 Mitarbeitenden, von Hamburg aus wird das ganze Europageschäft abgewickelt.

SO SIND WIR UNTERWEGS

INFOGRAFIK

Anzahl Fahrzeuge pro Schwyzer Haushalt



Tagesdistanz nach Verkehrsmittel



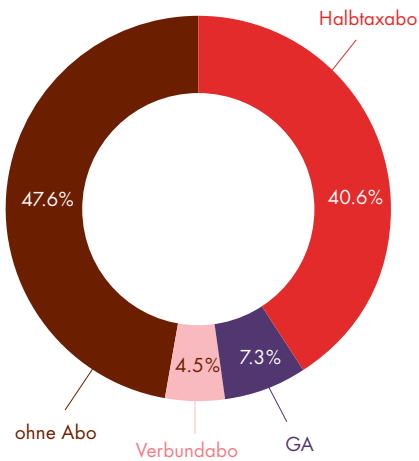
22.8%

der Schwyzer Haushalte besitzen 1 E-Bike oder mehr.

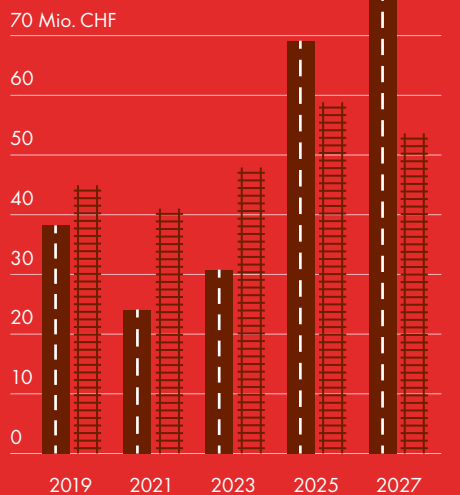
34 km

legen Herr und Frau Schwyzer durchschnittlich pro Tag zurück.

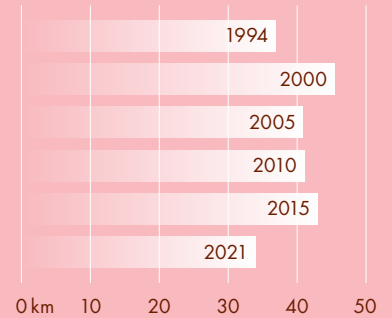
ÖV-Abonnemente Kanton Schwyz



Ausgeführte und geplante Investitionen im Kanton Schwyz



Tagesdistanz Jahresvergleich



+23%

Personenfahrten bis 2040 im Kanton Schwyz erwartet.

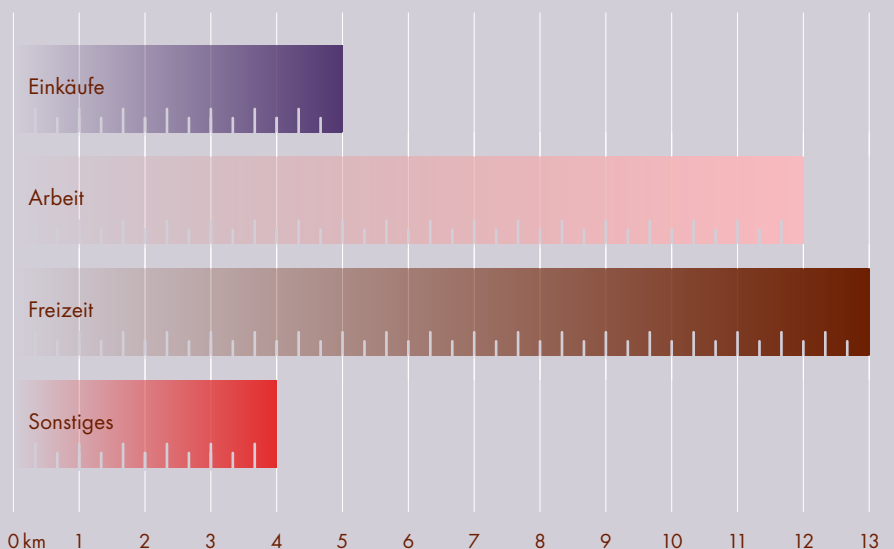
89.1%

der Schwyzer Haushalte besitzen 1 Auto oder mehr.

Die Zahlen wurden im Jahr 2020 erhoben, als aufgrund der Coronapandemie teils Homeoffice-Pflicht galt und Restaurants wie auch andere Freizeiteinrichtungen über längere Zeit geschlossen blieben. Das gesamte Verkehrsaufkommen war deshalb in diesem Jahr tiefer als in vorigen Jahren, und allfällige Verzerrungen des Gesamtbildes sind nicht auszuschliessen.

Quellen: BFS, ARE – Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 / Kanton Schwyz

Tagesdistanz pro Person nach Grund



«DIE ANTRIEBSWENDE ALLEIN FÜHRT NICHT ZUR VERKEHRSWENDE»

Verstopfte Pendlerstrecken, überfüllte Züge, kilometerlange Staus zum Ferienstart: Der Verkehrsdruck in der Schweiz wird immer grösser. Verkehrssoziologe Timo Ohnmacht erklärt, wie sich die Mobilität in den vergangenen Jahren verändert hat – und welche Massnahmen tatsächlich zu einer Veränderung führen könnten.

FOKUS: Wie hat sich die Einstellung der Gesellschaft zur Mobilität in den vergangenen Jahren verändert?

Prof. Dr. Timo Ohnmacht: Aus soziologischer Sicht gibt es nicht *die* Gesellschaft. Nur schon der Unterschied zwischen Stadt und Land ist bezüglich der Verkehrssozialisierung gross. Klar ist aber: Das Umweltbewusstsein ist heute in vielen Gesellschaftsschichten verbreiteter als noch vor zehn Jahren. Die menschengemachten Veränderungen in Natur und Umwelt werden stärker wahrgenommen.

Trotzdem sind die Strassen im ganzen Land überlastet.

Nur weil das Bewusstsein in der Bevölkerung gestiegen ist, heisst das nicht, dass sich auch unser Verhalten verändert hat. Unsere Absichten, um Ressourcen einzusparen, stimmen nicht mit unserem Verhalten überein. Das Verkehrssystem und das Verkehrsverhalten sind beharrlich, doch die Dringlichkeit für Veränderung steigt. Dies liegt nicht zuletzt auch daran, dass die Wohnbevölkerung der Schweiz nach wie vor wächst.

Was brauchen wir, damit aus den guten Absichten auch Taten werden?

Das funktioniert nur über ein Bündel von Massnahmen. Zunächst einmal braucht es attraktive und flächendeckende Alternativen zum motorisierten Individual-

verkehr – diese existieren in Form des gut ausgebauten öffentlichen Verkehrs. Entscheidend ist auch der politische Wille zur Veränderung. In der Stadt Luzern zum Beispiel soll die Zahl der öffentlichen Parkplätze in den kommenden zwanzig Jahren halbiert werden. Es braucht somit beides: Den gesetzlichen Rahmen in Form von Regulierungen wie auch den Willen der Bevölkerung. Jeder und jede von uns kann einen Beitrag leisten, indem wir zum Beispiel auf kürzeren Strecken den motorisierten Individualverkehr durch alternative Mobilitätsformen ersetzen.

Gemäss einer TCS-Umfrage kann sich die Hälfte der Menschen in der Schweiz vorstellen, in den nächsten drei Jahren ein Elektroauto zu kaufen. Was schliessen Sie aus diesem Ergebnis?

Egal, ob Elektroautos oder autonome Fahrzeuge, am Ende des Tages sind auch das immer noch Autos: Sie brauchen zu viel Platz in der Stadt, sie stehen im Stau, sie führen zu Unfällen. Allein die Antriebswende – also der Umstieg von fossilen Treibstoffen hin zu einer klimaneutralen Mobilität – führt nicht zur Verkehrswende.

Gerade in ländlichen Gebieten geniesst das eigene Auto immer noch einen hohen Stellenwert: Welche mobilitätspoliti-

schen Herausforderungen stellen sich im Kanton Schwyz?

Das Auto ist gut geeignet für den ländlichen Raum, solange es nicht in die Stadt will. In ländlichen Regionen, von denen es im Kanton Schwyz viele gibt, ist die Mobilität in der Tat mit besonderen Herausforderungen verbunden. Ich sehe aber auch Chancen: So ist zum Beispiel die Erschliessung touristischer Attraktionen im ländlichen Raum mit dem öffentlichen Verkehr auch für die Wohnbevölkerung von Nutzen. Ein gutes Beispiel hierfür ist die Linie von Schwyz ins Muotathal, die im Dreissig-Minuten-Takt verkehrt.

Wenn wir schon über den öffentlichen Verkehr sprechen: Welche Rolle spielt dieser in der Mobilität von morgen?

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz hat bereits ein sehr hohes Niveau. Das Problem: Während die Züge zu den Stosszeiten aus allen Nähten platzen, sind sie den Rest des Tages oft halb leer. Hier bräuchte es Veränderungen in der Arbeitswelt: weg von der klassischen Nine-to-five-Gesellschaft, hin zu einer flexibleren Wirtschaft.

Wie können langfristige Verhaltensveränderungen in Bezug auf Mobilität gefördert und erreicht werden?

Was es braucht, ist der Wille zu einem wesensgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln. Es geht nicht darum, das Auto zu

Zur Person

Dr. phil. Timo Ohnmacht (44) studierte Verkehrswesen und Soziologie an der Technischen Universität Berlin, an der Universität Lancaster (UK) und an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich. Seit 2011 forscht und doziert er in der Schnittmenge der Themenfelder Energie, Raum, Verkehr und Gesellschaft an der Hochschule Luzern – Wirtschaft im Kompetenzzentrum für Mobilität. Ohnmacht lebt mit seiner Familie in Luzern und auf der Melchsee-Frutt.

verbieten – dieses hat gerade auf langen Strecken durchaus seine Vorteile. Wichtig scheint mir jedoch, dass in den urbanen Zentren sinnvolle Regulationen geschaffen werden.

Wie zum Beispiel?

In der Fachwelt wird zum Beispiel neu darüber diskutiert, ob ein Einfahrtsverbot grosser Personenwagen in die Innenstadt einen Teil zur Lösung beitragen könnte. Klar ist: Unsere Städte wachsen weiter, die Zehn-Millionen-Schweiz bis 2040 wird kommen. Das Verkehrssystem in der Schweiz ist jedoch gebaut, die Kapazitäten sind begrenzt. Wenn wir uns in Zukunft gleich verhalten wie im Moment, dann werden Staus in den Zentren zum Dauerzustand.

Wir könnten auch einfach noch mehr Strassen und Autobahnspuren bauen.

Unbegrenzttes Wachstum auf begrenztem Raum ist nicht realisierbar. Mehr Kapazitäten führen einzig dazu, dass noch mehr Leute auf noch grösserem Fuss unterwegs sind. Wir sollten den Ausbau des Verkehrssystems somit nicht als alleiniges Mittel ansehen, um der steigenden Nachfrage Herr zu werden.

LINK www.hslu.ch/mobilitaet



FOKUS NUMMER 24 / NOVEMBER 2023

«NUR WEIL DAS BEWUSSTSEIN IN DER BEVÖLKERUNG GESTIEGEN IST, HEISST DAS NICHT, DASS SICH AUCH UNSER VERHALTEN VERÄNDERT HAT.»

Dr. phil. Timo Ohnmacht
Institut für Tourismus und Mobilität ITM, HSLU

HOCH HINAUS

Seit über 100 Jahren baut Garaventa Seilbahnen auf der ganzen Welt. Bei einem Rundgang durch den Betrieb erklärt CEO Arno Inauen, warum ihm die regionale Verankerung so wichtig ist – und weshalb er besonders im urbanen Raum noch grosses Potenzial sieht.

Arno Inauen erkannte schon früh die Vorzüge einer funktionierenden Seilbahn. Als Knabe verbrachte der heutige Garaventa-CEO regelmässig die Sommermonate bei seinem Firmgötti auf der Käseralp im Ybrig. Inauen genoss die Wochen in der Natur stets, für den anstrengenden Aufstieg mit schwerem Gepäck galt dies weniger. Umso dankbarer war er jeweils, wenn die Materialbahn in Betrieb war und er zumindest seinen Rucksack auf diesem Weg auf die «Chäseren» schicken konnte. «Damals lernte ich den Wert einer funktionierenden Anlage zu schätzen», sagt Inauen und lacht. Dass er manchmal auch selber zustieg, sei an dieser Stelle am Rande und nur inoffiziell erwähnt.

Seither sind viele Jahre vergangen, doch Seilbahnen spielen in Inauens Leben auch heute noch eine grosse Rolle. Nachdem der Maschinenbauingenieur (ETH) während zwanzig Jahren zusammen mit seinem Bruder den Glarner Seilbahnhersteller Inauen-Schätti geführt hatte, wurde er 2014 als operativer Leiter in die Geschäftsleitung von Garaventa berufen. Seit 2018 führt er das Unternehmen als CEO. Dass der 55-Jährige den Job noch immer mit Begeisterung ausübt, spürt man besonders dann, wenn Inauen durch den Betrieb führt. Während in den Büros Ingenieure neue Seilbahnen planen, werden nebenan im Produktionswerk grosse Seilscheiben, Seilbahnklemmen und Laufwerke



**Erkannte schon früh
die Vorzüge einer
Seilbahn: Arno Inauen.**

«WO KONVENTIONELLE BEFÖRDERUNGSARTEN AN IHRE GRENZEN STOSSEN, ERWEITERN SEILBAHNEN SIE.»

Arno Inauen, CEO Garaventa

bearbeitet. Inauen kennt alle seine Mitarbeitenden, hebt ständig die Hand zum Gruss, hält da und dort einen kurzen Schwatz.

Er ist nicht «nur» Manager, sondern bringt sich auch selber aktiv in den Betrieb ein. «Kaum etwas bereitet mir mehr Freude, als zusammen mit unseren engagierten Mitarbeitern innovative Lösungen zu entwickeln.»

Grosses Potenzial im urbanen Raum

Die alpinen Seilbahnen machen mit rund sechzig Prozent nach wie vor den grössten Teil des Geschäfts von Garaventa aus. Das grösste Wachstumspotenzial sieht der CEO jedoch bei Ausflugsseilbahnen und urbanen Seilbahnsystemen. «Wo konventionelle Beförderungsarten an ihre Grenzen stossen, erweitern Seilbahnen sie.» Beispiele dafür gibt es schon einige – und das nicht zuletzt dank Garaventa. Das beeindruckendste Projekt realisierte die Doppelmayr Gruppe, zu der Garaventa seit 2002 gehört, in Boliviens Hauptstadt La Paz. Mit zehn Linien, einer Gesamtlänge von über dreissig Kilometern und täglich rund 300 000 Fahrgästen findet sich dort das weltweit grösste städtische Seilbahnnetz. Längst haben auch andere südamerikanische Metropolen die Vorzüge solcher Seilbahnen erkannt.

Der Garaventa-CEO hat keinen Zweifel daran, dass Seilbahnen im urbanen Raum auch in Europa zunehmend zum Thema werden. «Darüber

gesprachen wird schon lange, nur mit der Umsetzung hat es bis jetzt noch nicht geklappt.» Aktuell befänden sich aber diverse Projekte in der Pipeline. So soll zum Beispiel bis 2025 nordöstlich des Flughafens Paris-Orly eine viereinhalb Kilometer lange Anlage entstehen. Und selbst in der Schweiz könnten solche Systeme kommen, glaubt Inauen. Dies nicht zuletzt aufgrund des wachsenden Verkehrsdrucks in den urbanen Zentren. «In Lugano ist die Standseilbahn schon heute das schnellste Mittel, um den Bahnhof zu erreichen, und das Funiculaire von Freiburg verbindet seit 1899 das Stadtzentrum mit der Unterstadt.» Arno Inauen sieht Seilbahnen nicht als Lösung aller (Verkehrs-)Probleme, sondern als Ergänzung, die sich ideal in die unterschiedlichsten Umgebungen einfügen lassen.

Starke regionale Verankerung

Obwohl Garaventa in der ganzen Welt tätig ist, hat Inauen nicht vergessen, wo sein Unternehmen und er herkommen. Im Gegenteil: «Wir sind fest in der Innerschweiz verankert – und das werden wir auch bleiben.» Auch bei der Fusion mit Doppelmayr stand ein Standortwechsel nie zur Diskussion. Der Chef betont mit Stolz, dass auch heute noch – nach bald 100 Jahren – der grösste Teil der Goldauer Belegschaft aus dem Kanton Schwyz oder der näheren Umgebung komme. Genau gleich sei es auch in der zweiten grossen Niederlassung in Uetendorf im Berner Oberland. Damit dies auch in Zukunft so bleibt, investiert das





Die mächtigen Seilscheiben, die in Goldau produziert werden, kommen in der ganzen Welt zum Einsatz.

DIE GARAVENTA AG

1928 gründete Karl Garaventa das gleichnamige Seilbahnunternehmen mit Sitz in Immensee. Was mit dem Bau kleinerer Material- und Personenseilbahnen begann, entwickelte sich im Laufe der Jahrzehnte zum Weltmarktführer. 2002 bündelten die beiden führenden und traditionsreichen Seilbahnhersteller Doppelmayr und Garaventa ihre Kräfte und fusionierten.

Das Garaventa-Team besteht aus 380 Mitarbeitenden und hat sich auf die Entwicklung und Realisierung von Standseil- und Pendelbahnen in Sommer- und Wintertourismusgebieten sowie im urbanen Umfeld spezialisiert. Weiter runden Materialseilbahnen sowie anspruchsvolle Seilzugarbeiten das Garaventa-Portfolio innerhalb der Doppelmayr Gruppe ab. In der Schweiz ist Garaventa für den Verkauf, die Planung, die Inbetriebsetzung und den Service aller Bahnsysteme zuständig.



**Ein weiteres Garaventa-Projekt:
Die neue Seilbahn auf das
Brienzer Rothorn soll zum Start
der Wintersaison Mitte Dezember
eröffnet werden.**

Unternehmen viel in die Ausbildung junger Berufsleute. «Wir brauchen nicht nur hoch qualifizierte Leute, sondern auch gute Handwerker», so Inauen. Gut zehn Prozent der rund 380 Mitarbeitenden sind Lernende; in Zukunft sollen es noch mehr werden.

Jetzt kommen die autonomen Seilbahnen

Im Wettbewerb um die jungen Berufsleute zeigt sich Garaventa innovativ: «Alle Lernenden erhalten ein Seilbahn-GA für die ganze Schweiz.» Dadurch erhalten sie die Gelegenheit, Leuchtturmprojekte ihres Betriebs zu erleben – dazu gehören auch Zentralschweizer Anlagen wie die Stoos- und die Pilatusbahn oder die Stanser Cabriobahn. Seilbahnen aus dem Hause Garaventa geben aber nicht nur optisch etwas her, sie sind auch technologisch auf dem neusten Stand. 2021 nahm Garaventa in Zermatt die erste autonome Seilbahn in Betrieb, die ganz ohne Personal aus-

kommt. Der Ein- und Ausstieg der Passagiere wird digital überwacht, lediglich ein Seilbahnmitarbeiter hat die Anlage von der Zwischenstation aus im Blick. «Das Modell ist wegweisend für die Zukunft der seilgezogenen Mobilität», betont Inauen. «Je grösser der Kosten- und Personaldruck in den Ski gebieten, desto stärker das Bedürfnis nach innovativen Lösungen wie diesen.» Weitere autonome Seilbahnen sind denn auch bereits in Planung oder werden schon umgesetzt.

Übrigens: Selbstverständlich testet der Garaventa-CEO «seine» neuen Seilbahnen jeweils selbst. Genauso sehr liebt er es jedoch, die Berglandschaften zu Fuss zu erkunden. «Als engagierter Skifahrer nutze ich die Seilbahnen vor allem im Winter.» Und das steht hier nun ganz offiziell.

[LINK www.garaventa.com](http://www.garaventa.com)



**AUF DEM HOCH-YBRIG
ENTSTEHT EINE WELTNEUHEIT**

Mit der sogenannten TRI-Line läutet Garaventa im Hoch-Ybrig eine neue Ära im Bereich der Seilbahnen ein. Das Dreiseilsystem ersetzt die alte Pendelbahn aus dem Jahre 1969. Die Entwicklung basiert auf einem neuen Konstruktionsansatz des Seilbahnlaufwerks, das besonders wartungs- und umweltfreundlich ist, ohne dabei jedoch an Effizienz zu verlieren. Zudem bringt das neue System eine besonders hohe Windstabilität mit sich, wie Garaventa-CEO Arno Inauen betont.

Mit der neuen Bahn steigt die stündliche Transportkapazität auf dem Hoch-Ybrig von 1100 auf rund 1600 Personen. Die neue Bahn kostet rund 22 Millionen Franken und soll 2025 in Betrieb gehen.

DAS PENDEL(N) BEWEGT SICH

Pendelfahrten sind für mehr als die Hälfte des betrieblichen CO₂-Ausstosses der Schwyzer Kantonalbank verantwortlich. Um die Emissionen mittelfristig markant herunterzubringen, setzt das Unternehmen den Hebel an verschiedenen Stellen an.

Hubert Uhr hat im Laufe seiner 37-jährigen Laufbahn bei der Schwyzer Kantonalbank schon viele Entwicklungen miterlebt. Er erinnert sich noch gut an die Zeit, in der die meisten Mitarbeitenden aus dem Schwyzer Talkessel oder der näheren Umgebung kamen. «Heute wohnt ein beachtlicher Teil unseres Personals nicht mehr in der Nähe des eigenen Arbeitsortes und pendelt von auswärts – auch aus den umliegenden Kantonen – nach Schwyz oder zu den Filialen», weiss Uhr, der bei der SZKB unter anderem für Spezialprojekte in den Bereichen Verarbeitung und Infrastruktur zuständig ist.

Die Gründe für diese Entwicklung sind vielschichtig: Erstens ist die SZKB im Laufe der Jahre stetig gewachsen, und zweitens spürt natürlich auch die Bank als eine der grössten Arbeitgeberinnen des Kantons den Fachkräftemangel. Dies führt dazu, dass die SZKB ihr Personal auch aus anderen Regionen rekrutieren will und muss. Die Folge: Die Pendelfahrten und der damit verbundene CO₂-Fussabdruck haben im Laufe der Zeit stark zugenommen. Heute sind die Pendlerinnen und Pendler bei der Schwyzer Kantonalbank für rund sechzig Prozent der betrieblichen Emissionen verantwortlich. «Das ist – bezogen auf unsere eigene Geschäftstätigkeit – der mit Abstand grösste Teil unserer CO₂-Bilanz», erläutert Hubert Uhr. Genau deshalb misst die SZKB dem Thema grosses Gewicht bei. Mit verschiedenen Massnahmen will die SZKB künftig ihren Fussabdruck reduzieren.

Elektroautos für Geschäftsfahrten

Potenzial sieht die Bank unter anderem bei den Geschäftsreisen und -fahrten. Vergangenes Jahr wurden 72 Prozent dieser Fahrten mit einem privaten Diesel- oder Benzinfahrzeug zurückgelegt. «Aus diesem Grund haben wir uns dazu entschieden, den Mitarbeitenden Elektrofahrzeuge für ihre Geschäftsfahrten zur Verfügung zu stellen», erklärt Hubert Uhr. Seit Anfang Jahr stehen drei der neuen Autos am Hauptsitz in Schwyz, eines in der Filiale Pfäffikon. Die E-Autos würden allen Mitarbeitenden zur Verfügung stehen: «Ob Liegenschaftsschätzer, Kundenberaterin oder Mitarbeitende des Hausdienstes: Wer eines braucht, reserviert es ganz einfach online.» Die erste Zwischenbilanz zeigt, dass das Angebot auf grosse Nachfrage stösst: «Im ersten Halbjahr 2023 wurden bereits über 30000 Kilometer mit den neuen E-Autos absolviert», freut sich Uhr. «Wir wollen den Hebel dort ansetzen, wo wir auch wirklich eine Wirkung erzielen können. In diesem Fall ist uns dies erfreulicherweise gelungen.» Von einer Neuerung profitieren auch Mitarbeitende, die bereits privat über ein Elektroauto verfügen: Sie haben neu die Möglichkeit, ihr Fahrzeug am Hauptsitz und in Pfäffikon zum Selbstkostenpreis an ihrem Arbeitsort zu laden.

Es braucht Fingerspitzengefühl

Als weitere Massnahme zur Steuerung des Pendlerverhaltens hat die SZKB vergangenes Jahr die Parkplatzpreise erhöht. Dass diese Neuerung bei



der Belegschaft nicht überall auf Begeisterung gestossen ist, versteht sich von selbst. Bei solchen Massnahmen sei Fingerspitzengefühl gefragt, betont Hubert Uhr. «Wir wollen die Mitarbeitenden ja nicht vergraulen, sondern sie auf unsere Reise mitnehmen.» Der langjährige Mitarbeitende ist jedoch überzeugt: «Um langfristige Erfolge zu erreichen, müssen wir an verschiedenen Stellen ansetzen.»

Klare Zielsetzung bis 2027

Klar ist: Trotz E-Fahrzeugen, teureren Parkplätzen, E-Ladestationen und hybriden Arbeitsplätzen (siehe rechts) ist die SZKB noch nicht am Ziel. «Wir stehen am Anfang der Entwicklung», betont Hubert Uhr. In den kommenden Monaten will die SZKB weitere Massnahmen prüfen und lancieren.

Bis 2027 will die Bank ihren CO₂-Fussabdruck gegenüber 2021 um mindestens sechzehn Prozent reduzieren. Bei diesem Vorhaben spielen die Pendelfahrten eine wichtige, aber nicht die einzige Rolle. So ist die SZKB zurzeit daran, bei ihren eigenen Liegenschaften nach und nach alle Öl- und Gasheizungen durch erneuerbare Heizsysteme zu ersetzen. «Auch produktseitig sind wir stetig daran, nachhaltiger zu werden.» Hubert Uhr betont: «Um wirklich Resultate zu erzielen, müssen jeder und jede Einzelne einen Beitrag leisten.»

NEW WORK BEI DER SZKB

Mussten früher noch einzelne Homeoffice-Tage beantragt werden, ist hybrides Arbeiten bei der SZKB seit Corona das neue Normal. «Wenn es die Aufgabe erlaubt, können die Mitarbeitenden heute weitgehend selber entscheiden, von wo aus sie arbeiten», sagt Hubert Uhr. Aktuell ist die SZKB daran, in Pfäffikon zusätzliche Co-Working-Arbeitsplätze zu schaffen, um noch attraktiver für Arbeitnehmende aus Ausserschwyz sowie der Region Zürich zu werden.

Auch das Thema New Work gewinnt bei der SZKB zunehmend an Bedeutung. «Aktuell läuft am Hauptsitz ein Pilotprojekt mit flexiblen Arbeitsplätzen – und auch die Bürolandschaften werden fortlaufend den neuen Bedürfnissen angepasst.» Das heisst: Künftig gibt es tendenziell weniger fixe Plätze, dafür mehr Rückzugsorte, Sitzungszimmer und Lounges für den informellen Austausch. Diese Massnahmen sollen unter anderem auch dazu beitragen, dass die Mitarbeitenden – trotz Homeoffice-Möglichkeit – weiterhin gern im Büro erscheinen.



AUTOS UND ZÜGE FÜLLEN

Um die Verkehrsengpässe zu beseitigen, braucht es breitere Strassen, mehr Schienen, Busspuren und Velowege. Das ist der erste, natürliche Impuls, wenn das System an seine Grenzen kommt. Nur der Ausbau von Infrastruktur greife aber zu kurz, findet Thomas Küchler, CEO der Schweizerischen Südostbahn AG.

Autor Thomas Küchler, CEO der Schweizerischen Südostbahn AG

Seit Jahren bauen wir in der Schweiz das Strassen- und Schienennetz aus – doch trotzdem kommt die Verkehrsinfrastruktur in unserem Land Tag für Tag an ihre Grenzen. Wenn Ausbauen keine Besserung verspricht, was sollen wir dann tun? Das Grundsatzproblem, mit dem wir uns effektiv beschäftigen müssen, ist die Auslastung. Wir wissen: Die Auslastung von Zügen, Bussen und Autos liegt heute bei rund dreissig Prozent. Siebzig Prozent der Zugplätze – aber auch der verfügbaren Autositze – bleiben im Durchschnitt ungenutzt. Das ist enorm viel, oder? Bevor wir uns überhaupt mit weiteren Infrastrukturprojekten beschäftigen, sollten wir uns deshalb viel eher zum Ziel setzen, die aktuellen Auslastungen deutlich zu erhöhen.

Es ist zentral, dass wir dabei nicht in Sektoren oder in guten und bösen Verkehrsmitteln denken, sondern die Problematik übergreifend angehen. Ich spreche deshalb auch lieber von kollektiven Verkehrsmitteln anstelle von öffentlichem Verkehr. Im Prinzip müssen wir mit den vorhandenen Transportmitteln einfach mehr Menschen bewegen. Jedes Auto, in dem mehr

als zwei Personen (im Schnitt sind es 1.3) sitzen, ist ein Erfolg. Kollektive Verkehrsmittel wie der Bus oder der Zug haben natürlich noch deutlich mehr Potenzial.

Systemwelten verknüpfen

Wir testen zusammen mit unseren Partnern derzeit in ganz unterschiedlichen Projekten, wie wir die verschiedenen Systemwelten miteinander verknüpfen können. Sie alle zahlen auf das übergeordnete Ziel ein, die Auslastung zu erhöhen. Lassen Sie mich dazu zwei Beispiele nennen.

Im Kanton St. Gallen haben wir mit einem grossen Arbeitgeber aus der Industrie, der an seinem Hauptsitz 2500 Mitarbeitende beschäftigt, eine Analyse durchgeführt. Dabei haben wir festgestellt, dass das ÖV-Angebot für die Mehrheit der Angestellten zu wenig attraktiv war, um es regelmässig zu nutzen. Nun könnte man einfach mehr Busse in die Industriezone fahren lassen, die wiederum meist schlecht ausgelastet wären. Doch das ist bekanntlich wenig zielführend. Was wir hingegen angeregt haben, ist ein Shuttlebus zwischen Bahnhof und Arbeitsort zu

den Schichtwechseln. Das wäre eine einfache Massnahme, die das Problem der betroffenen Mitarbeitenden direkt löst.

Die Firma prüft zurzeit, ob sie diesen Shuttle – zusammen mit einem Mobilitätsguthaben für die Mitarbeitenden – einführen möchte. Bezahlen könnte sie das neue Angebot durch die Einführung kostenpflichtiger Parkplätze. Die Mitarbeitenden könnten das Guthaben entweder wie bisher für ihren Parkplatz einsetzen oder aber in ein attraktives ÖV-Abo investieren, von dem sie auch in ihrer Freizeit profitieren.

An diesem Projekt hat sich übrigens auch der Kanton St. Gallen beteiligt, wo die grössten zehn Arbeitgeber für sieben bis acht Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens verantwortlich zeichnen. Selbst wenn nur ein Drittel davon umsteigt, könnte die öffentliche Hand dadurch teure Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur vermeiden.

Alpenraum erschliessen

Das zweite Beispiel, das ich hier aufzeigen möchte, führt uns in die Urner Alpen.



Die Auslastung der Züge liegt bei lediglich dreissig Prozent. Thomas Küchler will das ändern.

Andermatt Swiss Alps hat die Region in den letzten Jahren touristisch aufgewertet und spürbar verändert. Nun stellt sich die Frage, wie sich die Feriengäste aus den Resorts, aber auch die in den umliegenden Dörfern wohnhaften Mitarbeitenden bewegen. Die Region beherbergt enge Täler, und es ist schwierig, die dezentrale Destination sinnvoll zu erschliessen. Uns schwebt deshalb in Ergänzung zum ÖV-Angebot ein Rufsystem mit Elektroautos vor, ohne dabei die Kapazitäten unnötig zu erhöhen. Ergänzt wird das Angebot durch öffentlich verfügbare E-Bikes. Das Projekt ist interessant für den gesamten Alpenraum. Dass das System funktionieren kann, zeigt beispielsweise das Emmental, wo einer unserer Partner bereits sehr erfolgreich unterwegs ist.

Die Beispiele zeigen: Solche Modelle revolutionieren nicht von heute auf morgen das ganze Verkehrssystem. Vielmehr dienen sie als lokale Experimente, die das Potenzial aufzeigen und kreativen Ideen Raum geben sollen. Wir fordern die Verkehrsteilnehmenden dabei mit professioneller Unterstützung auch immer wieder heraus, weil wir im direkten Dialog mit ihnen herausfinden möchten, was ihre Entscheidungen zur Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Wenn eine Methode Einzelne überzeugt, können wir sie für die Allgemeinheit weiterentwickeln, ähnlich wie der Schneeball, der die Lawine ins Rollen bringt.

Scheitern ist Teil des Prozesses

In Bezug auf die Auslastung unserer Transportmittel stehen wir noch ganz am Anfang. Ich finde es deshalb von unschätzbarem Wert, dass wir nach dem Trial-and-Error-Prinzip viele Ansätze ausprobieren, verwerfen und weitermachen. Scheitern gehört zum Lernprozess dazu. Dieser wird dafür hoffentlich zu Lösungen führen, die nachhaltig wirken.



Der Autor

Thomas Küchler ist langjähriger CEO der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB). In dieser Funktion hat er einen digitalen Marktplatz mitentwickelt, der beliebte Freizeitaktivitäten direkt mit den Haltestellen verknüpft und den Gästen so sofort zeigt, wie sie ihre Ziele optimal erreichen. Der Schwyzer präsidiert zudem die Genossenschaft openmobility. Sie unterstützt den Aufbau eines offenen Ökosystems für die Schweiz, um eine nachhaltige Mobilität zu etablieren. Das Ziel der Genossenschaft ist es, die bestehenden Transportmittel geschickt zu vernetzen und so das bestehende Potenzial zu nutzen.

[LINK unterwegs.sob.ch](https://unterwegs.sob.ch)

[LINK www.openmobility.ch](https://www.openmobility.ch)

[LINK www.sob.ch](https://www.sob.ch)

SCHWYZER KMU: AUFTRÄGE GESUCHT

Die Industrie- und Dienstleistungs-KMU liegen im dritten Quartal nahe an der Wachstumsschwelle.

Die SZKB hat in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Amt für Wirtschaft einen Indikator ins Leben gerufen. Der PMI zeigt die wirtschaftliche Lage der Schwyzer KMU und was sie am meisten beschäftigt.

Der PMI für den Kanton Schwyz zeigt im dritten Quartal 2023 ein weiteres Mal die Robustheit der Schwyzer KMU auf. Der Industriesektor des Kantons Schwyz liegt mit **49.8 Punkten** nur unwesentlich unter der Wachstumsschwelle. Im Vergleich zum gesamtschweizerischen Industriesektor schlagen sich die Schwyzer Industrielen wesentlich besser. DienstleistungskMU verzeichnen weiteres Wachstum (51.4 Punkte), die Dynamik hat sich aber merklich abgeschwächt. Beide Sektoren haben ihre Beschäftigtenzahl ausgebaut.

Industrie kämpft mit sinkendem Auftragsbestand

Die Schwyzer Industriefirmen bleiben auch im dritten Quartal knapp an der Wachstumsgrenze (49.8 Punkte). Weiter drücken der sinkende Auftragsbestand

und die tieferen Einkaufsmengen auf die Entwicklung. Zudem schrumpft der Lagerbestand der Fertigprodukte. Das Wachstum der Produktion bleibt im Quartalsvergleich fast unverändert. Die Lieferfristen haben sich weiter entspannt, was die KMU entlastet. Ausserdem hat die Beschäftigung deutlich zugenommen, teilweise aufgrund des Ausbildungsstarts.

Dienstleister erhöhen die Verkaufspreise weiter

Das Wachstum im Dienstleistungssektor hat sich im vergangenen Quartal deutlich abgeschwächt (51.4 Punkte). Dafür verantwortlich war vor allem der schwächere Auftragseingang, sodass mehr Aufträge aus dem Bestand bearbeitet wurden. Wie auch im Industriesektor nimmt die Beschäftigung zu. Die Verkaufspreise konnten weiter erhöht werden, obwohl die Einkaufspreise weniger belasteten. Die Produktion steigerte sich nach einem sehr starken zweiten Quartal zusätzlich. Insgesamt befinden sich vier von sechs Subkomponenten über der Wachstumsschwelle.

Steigende Beschäftigung ist Anzeichen von Optimismus

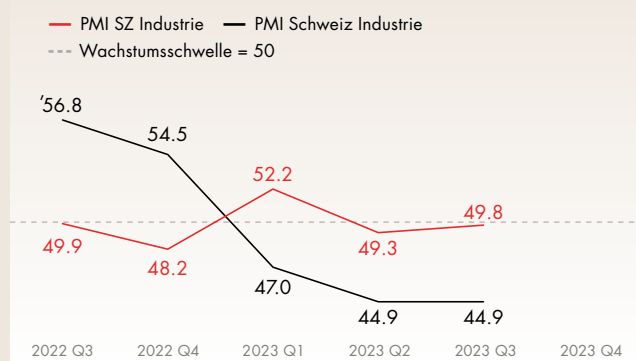
Nachdem die Teuerung die wirtschaftliche Diskussion in der Schweiz lange beschäftigt hatte, haben sich die Preise im Sommer 2023 stabilisiert. Die Schwyzer Industrie vermeldet nahezu unveränderte Einkaufspreise. Dienstleister bleiben mit höheren Einkaufspreisen konfrontiert, die sie teilweise im Verkauf weitergeben können. Wegen der absehbar höheren Mieten und Strompreise dürfte die Teuerung eine Herausforderung bleiben. Beide Sektoren vermelden eine steigende Beschäftigung – und dies trotz anhaltendem Fachkräftemangel. Die Schwyzer Wirtschaft zeigt sich damit weiterhin zuversichtlich für die kommenden Quartale. Ausserdem bestätigen die Unternehmen ihre Attraktivität als Arbeitgebende.



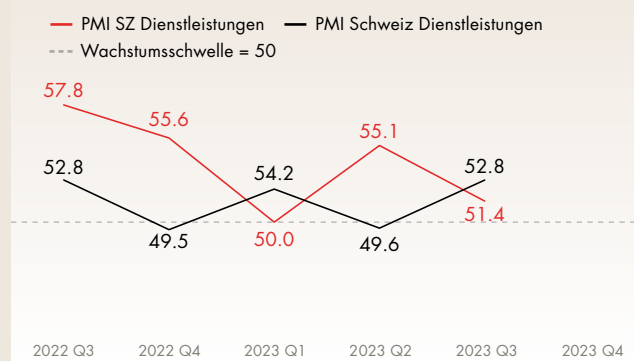
LINK

www.szkb.ch/pmi

PMI Industrie im Abwärtstrend



PMI Dienstleistungen zeigt höhere Dynamik



Quelle: SZKB, Bloomberg



MIT FRISCHEM SAFT DURCH SCHWYZ

E-Bikes werden in der Freizeit immer beliebter. Auch für den Arbeitsweg oder zum Einkaufen eignen sich die motorisierten Velos bestens. Die ebs Energie AG hat deshalb im Bezirk Schwyz eine Ladeinfrastruktur aufgebaut, die zur positiven Entwicklung des Nahverkehrs beiträgt.

Während sich die Erde gefühlt immer schneller dreht, sehnen sich viele zumindest zwischendurch nach etwas Langsamkeit. Einfach einmal abschalten, den Blick schweifen lassen, an der frischen Luft in Bewegung kommen. Mit dem E-Bike etabliert sich seit einigen Jahren ein Verkehrsmittel, das diesem Bedürfnis gerecht wird. In der Schweiz ist bald jedes zweite verkaufte Velo ein E-Bike.

Immer mehr Menschen nutzen das Velo mit Motor, um eine Runde an der frischen Luft zu drehen, einzukaufen oder sogar zur Arbeit zu pendeln. Dank der elektrischen Unterstützung geht das auch, wenn am Ankunftsort keine Dusche zur Verfügung steht. Nicht zuletzt dank Vorzügen wie diesen spricht das E-Bike neben Sportbegeisterten auch eine breite Allgemeinheit an. Damit beginnt sich für kürzere Distanzen eine nachhaltige Alternative zum Auto durchzusetzen.

Motor für Projekte

Ähnlich wie beim E-Bike geht es auch bei Nachhaltigkeitsprojekten mit dem nötigen Support etwas schneller. Das zeigt nicht zuletzt der Aufbau von Ladestationen im Bezirk Schwyz, der durch die finanzielle Unterstützung der Schwyzer Kantonalbank zusätzlichen Schub erhielt. ebs konnte 2021 mithilfe der SZKB und mit Geldern aus dem Muotastrom-Fonds

acht Ladestationen für E-Bikes installieren. Diese sind in der Regel bei einem Restaurant angesiedelt. Die Idee: Während die Velos mit frischem Saft versorgt werden, tanken auch die Fahrerinnen und Fahrer neue Energie.

Seit dem Projekt sind Tourismismagnete wie der Wildspitz, die Ibergeregge oder die Holzegg nun auf dem neusten Stand, was die E-Bike-Infrastruktur angeht. Gastbetriebe wie der Bauernhof Lauerz tragen mittlerweile sogar das Label Bikehotel und bieten ihren Gästen eine Servicestation für kleinere Reparaturen an beziehungsweise vermitteln lokale Unternehmen, die E-Bikes vermieten. All diese Massnahmen sollen es den E-Bike-Fahrern so einfach wie möglich machen, ihre Tour im Raum Schwyz zu planen.

Schweres Ladekabel war gestern

Dank Ladekabeln vor Ort müssen sie denn auch keinen schweren Akku mehr mitschleppen. Im Restaurant oder aus einer Box neben der Station finden die Gäste alle gängigen Ladekabel. Meist verlangen die Betriebe auch nichts für die Ladung, wenn in der Zwischenzeit eingekehrt wird.

ebs, das sein Netz zu 100 Prozent mit eigenen Wasserkraftwerken, Photovoltaikanlagen und Strom aus Biomasse speist,

stellt mit dem verwendeten Muotastrom zudem die Nachhaltigkeit des Angebots sicher. Die meisten Velofahrerinnen und -fahrer werden auf ihrer Route zwischendurch an einem dieser Fließgewässer vorbeikommen, das ihnen die Kraft für den Aufstieg liefert.

Einkaufen mit dem E-Bike

Da das E-Bike als Verkehrsmittel auch abseits des Freizeitverkehrs an Bedeutung gewinnt, hat es beispielsweise auch beim Mythen Center eine Ladestation. Ein Test bei einer temporären Station am Kollegi Schwyz ergab, dass in einem Monat rund 120 Ladungen durchgeführt wurden. Damit kann man bis zu 5400 Kilometer absolvieren.

Auch wenn die gesamthafte Nutzung der neuen Schwyzer Ladestationen aktuell in keiner Statistik auftaucht, ist klar: Die Zapfsäulen schaffen in Bezug auf die Mobilität einen echten Mehrwert in der Region.



Mit Drive und Innovationslust:
Geschäftsleitungsmitglied
Luisa D'Amato und die Mobility-
Genossenschaft treiben
die Antriebswende voran.

DIE SCHWEIZ SIEHT ROT

Das Thema Carsharing ist in der Schweiz eng mit einem Namen verbunden: Mobility. Dass das Unternehmen auch 26 Jahre nach seiner Gründung noch immer erfolgreich unterwegs ist, liegt nicht zuletzt an der ungebrochenen Innovationslust.

Wer sich mit der Geschichte von Mobility befasst, kommt nicht darum herum, das Rad der Zeit für einen Moment zurückzudrehen. Während das erste geteilte Auto – ein knallroter Opel Kadett – vor 36 Jahren nur von ein paar Enthusiasten genutzt wurde, schlossen sich mit jedem Jahr mehr Menschen der Genossenschaft an. Letztere entstand 1997 aus der Fusion zwischen der AutoTeilet Genossenschaft und der Zürcher ShareCom. Und natürlich: Wie viele Start-ups war auch Mobility mit diversen Herausforderungen konfrontiert. So wurden laut Erzählungen des Gründervaters Conrad Wagner zu Beginn immer wieder Fahrzeuge gestohlen. Erst mit der Entwicklung der elektronischen Zugangskontrolle konnte dem Treiben ein Ende gesetzt werden. «Heute sind Diebstähle zum Glück sehr selten geworden», sagt Luisa D'Amato und lacht. Die 48-Jährige trägt seit 2018 die operative Verantwortung bei der Mobility-Genossenschaft. Natürlich kennt auch sie die Geschichten aus der Anfangszeit.

Immer wieder Neues ausprobieren

Mittlerweile zählt Mobility über 260 000 Kundinnen und Kunden und 1570 Standorte. Nebst den privaten Nutzenden nimmt auch die Geschäftskundschaft zu. «Viele unserer Businesskunden haben sich von einer eigenen Flotte verabschiedet und setzen auf das nachhaltige Carsharing», freut sich D'Amato. Allein im vergangenen Jahr seien rund 150 Firmen dazugekommen.

Wer Luisa D'Amato in Rotkreuz besucht, der spürt rasch, dass ihr Herz für die geteilte Mobilität schlägt: «Mobility ist ein faszinierendes Unternehmen. Denn hier wird – trotz KMU-Grösse und nur rund 250 Mitarbeitenden – sehr viel Innovation vorangetrieben.» Die Leiterin Operations nennt Begriffe wie Freefloating, Roller-Sharing oder One-Way-Fahrten. Alles Projekte, die in den vergangenen Jahren in die Tat umgesetzt wurden. «Manche Ideen setzen sich durch, andere lassen wir wieder fallen. Wichtig ist, dass wir keine Angst vor dem Scheitern haben und immer wieder Neues ausprobieren.» Als aktuelle Beispiele nennt sie das



V2X: MOBILITY- AUTOS WERDEN ZU POWERBANKS

Elektroautos, die nicht gefahren werden, sollen bei Bedarf Strom ins Netz zurückspeisen. Künftig könnten so Schwankungen im Netz ausgeglichen werden. Dass dies technisch möglich ist, bewies kürzlich das Pilotprojekt «V2X Suisse» unter der Leitung von Mobility. Projektleiter Marco Piffaretti ist überzeugt vom Potenzial der bidirektionalen Ladetechnologie. «Ein Privatauto steht im Durchschnitt bis zu 23 Stunden an Ort und Stelle. Dank der V2X-Technologie werden die «Stehzeuge» zu mobilen Powerbanks, die sich zu einem grossen Energiespeicher zusammenschliessen lassen.»

Projekt «V2X Suisse» (siehe vorhergehende Seite, Spalte rechts) sowie das Ridesharing-Angebot i&any. Letzteres wurde von April bis Ende Oktober 2023 von Donnerstag bis Samstag zwischen 18 und 4 Uhr früh in Zürich angeboten. Die Idee: Menschen, die abends und nachts in Zürich unterwegs sind, bestellen via App den elektrisch betriebenen Fahrservice, der unterwegs weitere Passagiere mit ähnlichem Ziel mitnimmt.

Die Innovationslust kommt nicht von ungefähr. «Sie liegt in unserer DNA. Ohne sie wären wir nicht da, wo wir sind», betont D'Amato. Auch in Zukunft sei Mobility gefordert, zukunftssträchtige Ideen zu testen – dies mit dem Ziel, in zwanzig Jahren immer noch erfolgreich unterwegs zu sein. Zu diesem Zweck hat das Unternehmen ein eigenes Innovationsteam ins Leben gerufen, das weltweit Trends sondiert und daraus neue Ideen entwickelt.

Hochgesteckte Ziele

Zu Beginn dieses Jahrzehnts setzte sich die Genossenschaft das nächste grosse Ziel: Bis 2030 will Mobility seine gesamte Flotte – also rund 3000 Autos – elektrifizieren. «Die Herausforderungen liegen hauptsächlich im Aufbau der Ladeinfrastruktur», sagt D'Amato. Nebst den technischen Anpassungen müssen beispielsweise mit Hunderten Parkplatzvermietern Verhandlungen geführt werden; hinzu kommen viele komplizierte Bewilligungsverfahren. «Die Politik sollte diesbezüglich bessere Rahmenbedingungen schaffen», fordert D'Amato. An den gesteckten Zielen zweifelt sie indes nicht. Die Umstellung auf die E-Flotte sei «alternativlos auf dem Weg zu einer nachhaltigeren Mobilität».

Es gibt viel Potenzial – auch im Kanton Schwyz

Für Luisa D'Amato steht fest: «Die geteilte Mobilität spielt heute eine wichtige Rolle, um die Mobilitäts- und Klimawende zu schaffen.» Und jetzt kommt sie in Fahrt: Sie spricht von weniger Staus, mehr Platz in den Städten, weniger Emissionen – sowie einer «preiswerteren Form der Mobilität». «Hinzu kommt, dass ein Mobility-Auto durchschnittlich elf Privatautos ersetzt», so D'Amato. Argumente für Carsharing gibt es somit genug, und trotzdem wird das Angebot im Gesamtkontext nach wie vor wenig genutzt. Der Anteil geteilter Fahrzeuge liegt in der Schweiz bei rund 0.1 Prozent. Im Vergleich zum

[LINK www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)



Auch wenn das Foto etwas anderes suggeriert: Am Hauptsitz von Mobility in Rotkreuz herrscht freie Spurwahl.

urbanen Raum ist die Nachfrage nach den roten Mobility-Autos in ländlichen Gebieten schwächer. «Im Kanton Schwyz sind wir mit rund 4500 Kundinnen und Kunden sowie 21 Fahrzeugen an 12 Standorten präsent, was für einen Kanton mit einer eher dezentralen Topografie durchaus positiv ist», sagt Luisa D'Amato. Insbesondere der B2B-Bereich sei im Kanton Schwyzentwicklungsfähig, so die Leiterin Operations. «Zusätzliche Geschäftskunden könnten wesentlich dazu beitragen, die nachhaltige Mobilität in der Region zu fördern. In ländlichen und/oder dezentralen Regionen verfolgt Mobility überdies einen etwas anderen Ansatz als in den Städten. «Im ländlichen Raum hat Carsharing vor allem das Potenzial, als Ersatz für ein Zweitauto zu dienen.» Zusammen mit anderen Mitgliedern des Branchenverbands CHACOMO hat sich Mobility das Ziel gesetzt, dass in der Schweiz bis 2030 eine Million Menschen Carsharing nutzen. «Es gibt noch viel Potenzial», betont Luisa D'Amato. An Innovationen der Carsharing-Pioniere aus Rotkreuz dürfte es deshalb auch in Zukunft nicht fehlen.

WIR MÜSSEN UNS BEWEGEN



Autor Adrian Eggenberger
Leiter Firmenkunden der Schwyzer Kantonalbank

Die Mobilität befindet sich weltweit in einem grundlegenden Wandel. Metropolen wie Paris denken Verkehr neu, indem sie städtebaulich kleinere Einheiten bilden und sich zum Ziel setzen, dass ihre Bevölkerung in Fussdistanz einkauft, arbeitet, zur Schule oder in den Park geht.

Ich finde es spannend, darüber zu diskutieren, wie wir bei uns mit dem Megatrend Mobilität umgehen. Im Kanton Schwyz, der den Spagat zwischen ländlichen und urbanen Regionen macht, ist die Ausgangslage natürlich eine ganz andere als in den grossen Städten. Aber auch hier nimmt der motorisierte Verkehr seit Jahren zu, und tägliche Staus an den neuralgischen Punkten sind Anzeichen für eine Überforderung des Systems. Höchste Zeit, dass wir diese Symptome ernst nehmen und den Wandel aktiv mitgestalten. Es lohnt sich, dabei auch einmal über die eigenen Gren-

zen hinauszuschauen und grundlegende Verhaltensänderungen in Betracht zu ziehen.

Schliesslich bedeutet Mobilität auch Lebensqualität: Es ist ein Privileg, mit dem Verkehrsmittel seiner Wahl unkompliziert von A nach B zu gelangen. Während ich persönlich in die Stadt gern den Zug nehme, geniesse ich die Flexibilität des Autos beim Pendeln zwischen Pfäffikon und Schwyz. In der Freizeit steige ich auch gern einmal aufs Velo oder bewege mich zu Fuss in unserer wunderschönen Landschaft. Damit dieser Freiraum noch lange erhalten bleibt, müssen wir heute die Weichen stellen.



LINK

www.szkb.ch/firmenkunden

**AUCH FÜR
FIRMENKUNDEN:
INVESTITIONEN MIT
DEM SCHULER PETER
STATT MIT EINEM
HEAD OF IRGEND-
ÖPPIS DISKUTIEREN.**

**FIRMENKUNDENGESCHÄFT, SCHWYZER ART:
UNKOMPLIZIERT, VERLÄSSLICH, EFFIZIENT.**