

Gesamtverkehrsstrategie 2040
Wie zukunftsflexibel sind unsere
Mobilitätssysteme?
Alles eine Frage der Antriebsenergie?

Reto Wehrli, VR AUTO AG SCHWYZ

«Mobilitätseffizienz im Kanton Schwyz» • Gesamtverkehrsstrategie 2040 • Logistikwege Schiene, Strasse, Wasser, Luft und deren wirtschaftliche Nutzung • Innovative Alternativen in der Verkehrslogistik • Konjunkturdaten und Wirtschaftsspiegel aus den Regionen

Die perfekten Werbegeschenke für Ihr Unternehmen!



Wir beraten Sie gern!



Ausgabe November 2022 Inhaltsverzeichnis

Editorial

Editorial – Eine schöne neue Billet-Welt,
Reto Wehrli, Präsident der AUTO AG SCHWYZ | 3

Verkehr der Vernunft, Reto Wehrli | 4

«Planung lässt sich nicht 1:1 in der Realität umsetzen», Franz Steinegger | 6

Landerwerb und Umweltvorschriften als grösste Hürden, Daniel Kasubeck, Tiefbauamt, Kanton Schwyz, Franz Steinegger | 8

Wirtschaftsnachrichten von Oktober 2022,
Franz Steinegger | 10

Werden sich unsere Mobilitätsstrukturen verändern können? Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe (D), Bott | 12

Wie urban läuft Logistik in der Schweiz?
Thomas Schmid, Mobility Schweiz, Michael Hauenstein, swissconnect | 14

SOB: in Vorbereitung auf den nächsten Ausbauschnitt 2035, Reto Fiechter SOB, Bott | 16

Mobilität auf hohem Niveau, Adrian Bühlmann TUZ, Bott | 20

Komfortabel Mobilität auf dem Seeweg,
Stefan Schulthess, SRG, Bott | 20

Mobilität in gesichertem Komfort, Jeanine Egli, SBB, Bott | 22

Wirtschaftsspiegel der Regionen, Fortsetzung von Seite 11, Franz Steinegger | 25

Als Lehrbetrieb aktiv sein, Rahel Emmenegger BIZ, | 26

H+I-Herbstanlass bei Victorinox, Victorinox, Bott | 28

KOF Konjunkturprognose Medienmitteilung,
ETH Zürich | 30

Nächste AUSLESE Ausgabe 2023, Bott | 31

Impressum, H+I | 31



Eine schöne neue Billet-Welt

Erstens: Die mir von Seiten der Redaktion gestellte Frage: Wie sehen die Billette der Zukunft aus? Meine Antwort: Es wird keine mehr geben. Ihrer Entstehung, Geschichte und Bedeutung wird dereinst das Verkehrshaus der Schweiz eine umfassende, würdige Darstellung widmen.

Zweitens: Im Jahre 2039 werden wir daran denken, wohin wir fahren wollen. Dann werden wir rechtzeitig zum Zielort gebracht. Dies wird möglich dank direkter Verbindungen von menschlichen Gehirnen mit nicht-menschlicher Rechenleistung.

Diese Aussage ist nicht belegbar und ihr liegt ein bekannter Fehler zugrunde, nämlich das Extrapolieren unserer Erfahrungen der letzten Jahre. Der technische Fortschritt galoppiert mit uns durch die Zeit, und wir nehmen also an, es werde so weitergehen. (Allerdings fällt mir vorliegend keine bessere Methode ein.)

Drittens, wie es gewesen ist: Öffentlicher Verkehr war früher eine Kulturleistung, musste auch von den Kunden erlernt werden und funktionierte bis Ende des vorigen Jahrhunderts so: Man plante eine Reise, ging zum Bahnschalter, löste ein Billett und fuhr. Dazu brauchte es Kenntnisse der Geographie, der Handhabung des Kursbuches und Bargeld.

Viertens, wie es ist: Seit das Handy unser Leben mitbestimmt, hat eine komplett neue Nutzerkultur Einzug gehalten. Keine eigentliche Reiseplanung mehr, sondern kurzfristiger Check während der Schlussphase der Sitzung, wann denn die nächste öV-Verbindung bereitsteht und man die Heimfahrt antreten kann.



Foto © Bott

Lizenzrechte Fotos, Grafiken, Illustrationen bei:

- Bezzola, Seite 31 • BIZ, Seite 26 • Bote Urschweiz, Seite 10,11
- Bott, Seite 3, 6, 7, 9, 12, 19, 21, 22, 25, 28, 29
- Can Stock Foto, Seite 5, 14, 15 • H+I, Seite 31
- SOB, Seite 16, 17 • Steingger, Seite 8 • Wehrli, S. 1, 3, 4
- TUZ, Seite 21 • Victorinox, S. 28



Reto Wehrli, Schwyz, 1965, Rechtsanwalt,
Nationalrat 2003 – 2011, Präsident der AUTO AG SCHWZ

Mit Inanspruchnahme der Leistung verbunden ist deren Bezahlung, sei es via SBB- oder Fairtiq-App bzw. Kreditkarte. Das ist aus Kundensicht die wichtigste Neuerung seit Erfindung des modernen öV vor rund 170 Jahren. Sie hat einen wesentlichen Effizienz- und Komfortfortschritt gebracht; und wird als eine Zwischenstufe in die Geschichte eingehen.

Fünftens, wie es möglicherweise sein wird: Sobald nicht mehr Finger auf Bildschirme tippen, sondern unsere Gehirne direkt mit Rechenleistung verbunden sind, werden menschliche Bilder und Wünsche unmittelbar umgesetzt. Man denkt «24.12.2042, ab Courgenay, Rue Champ-Morel 3, Ankunft in Innerthal, Kirche St. Katharina, um 16.00 Uhr». Sofern der Kontostand es zulässt, wird das selbstfahrende Flugtaxi rechtzeitig zur Abholung vor der Haustür im Jura bereitstehen und den Fahrgast zum Bahnhof bringen, es werden Bahn- und Busleistungen sowie eine weitere Fahrt mit dem selbstfahrenden Taxi für die Reise ins Wägital evaluiert, die Sitzplätze reserviert; es wird die Reise tatsächlich durchgeführt und am Ende sichergestellt, dass die Teilnahme an der Heiligabend-Messe wunschgemäß möglich ist. Unsere Kinder werden das völlig normal finden.

Sechstens: Für unsere Enkel wird das langweilige Schnee von gestern sein. Unsere Urenkel wissen noch vom Hörensagen, dass es einmal so etwas wie den öffentlichen Verkehr gab.

Epilog: Viele Grüsse an den eidgenössischen Datenschutzbeauftragten. Falls es den 2039 noch gibt ...

Reto Wehrli gibt hier im Editorial seine eigene und private Ansicht wieder.



Reto Wehrli, Präsident und André Diethelm, CEO der AUTO AG SCHWYZ in historischem Bus

Verkehr der Vernunft

Reto Wehrli betrachtet die Bedeutung unserer heutigen Verkehrsentwicklung in zwei Prologen, sechs Statements und einem Epilog. Warum es weniger Auto braucht, was es bedeutet, wenn immer mehr Verkehrsteilnehmer unsere Strassen benutzen. Was macht das mit unseren Infrastrukturen, welchen Einfluss hat es auf unsere Ökologie und die geforderte Mobilitäts-Flexibilität?

Reto Wehrli, Präsident AUTO AG SCHWYZ

Prolog A

Es war einmal eine nicht allzu ferne Zeit, da man sich über «die Amerikaner» lustig gemacht hat. Die fuhren doch tatsächlich mit dem Auto einkaufen. Inzwischen wissen wir: Der amerikanische «way of life» hat die Welt und so auch den Kanton Schwyz erobert, weil er nichts verspricht – ausser Bequemlichkeit. Wer zum Beispiel in Schwyz wohnt, der weiss von der Schönheit des Ortskerns und dessen kunst- und kulturgeschichtlicher Bedeutung. Tatsächlich erleben muss man etwas anderes. Das Auto hat gewonnen. Es besetzt alle Strassen und überhaupt die Reste von öffentlichem Raum, den es nach 50 Jahren Bauboom noch gibt. Wer nicht Auto fährt, der hat Pech gehabt – Schülerinnen und Schüler, ältere Menschen, Menschen mit Handicap, Velo fahrende Menschen, fussgehende Menschen.

Prolog B

Es gilt ernst, schon längst. Keine acht Milliarden Menschen auf der Welt und auch nicht neun Millionen Menschen in der Schweiz und auch nicht 160'000 Menschen im Kanton Schwyz werden so weiterleben können, wie wir heute leben. Das wissen wir so klar, wie wir es in aller Deutlichkeit ignorieren. Die Gesellschaft und Politik sind in ihrer Formel des «immer mehr und immer besser» gefangen, von der wohl keine Mehrheit je grundsätzlich abweichen wird. So bleibt einzig realistisch, dass wir uns in Zukunft weniger schlimm anstellen, als wir es in den letzten 200 Jahren taten.

Wie könnte das mit Bezug auf den Verkehr aussehen?

Erstens: Egal, welche Mobilität – sie ist zu billig. Nur ein Teil der Kosten wird tatsächlich bezahlt. Rund die Hälfte des öffentlichen und des individuellen Verkehrs wird durch den Steuerzahler bezahlt. Nicht besser steht es um den Individualverkehr. Die externen Belastungen werden nur ungenügend berücksichtigt, so etwa die negativen Folgen für Gesundheit und die Mitwelt (Erderwärmung, Klimakollaps, CO₂-Problematik, Ressourcenverschleuderung, Verlust an Biodiversität etc.). Die wahren Kosten werden teilweise von der Allgemeinheit bezahlt und teilweise werden sie gar nicht bezahlt, sondern auf künftige Generationen überwältigt. Kurz: Wir subventionieren Stress, Stau, Unfälle, Zersiedelung, Mitweltzerstörung und dergleichen – egal, ob durch öffentlichen oder individuellen Verkehr.

Selbst in Zeiten von Ukraine-Krieg und drohender Energieverknappung wird bei uns nicht weniger und auch nicht langsamer gefahren. Wir beobachten eine bemerkenswert geringe Preiselastizität. Schlussfolgerung: Die Schweiz muss aufhören, landfressende Infrastruktur zu bauen und die Staatsquote auszudehnen. Vertrauen wir marktwirtschaftlichen Mitteln und stellen uns endlich der Preisfrage. Die Preise für den Verkehr sollten mindestens verdoppelt werden. Wie dabei zwischen öffentlichem und Individualverkehr zu unterscheiden ist, bleibt abzuklären. Politisch ist das unbequem, wird aber der massgebliche Rahmen unserer politischen und privaten Entscheide sein.

Zweitens: Autofahren kann eine Form der Freiheit sein. Die Realität des täglichen Berufsverkehrs ist deutlich weniger romantisch und auch dramatisch ineffizient: Eine Blechlawine von fünfplätzig Autos, zu 90% einzig den Menschen am Steuerrad transportierend; jährliche Staukosten von gegen zwei Milliarden Franken. Das verstehe, wer will. Ein rationaler Ansatz ist die Umschichtung vom Individual- zum öffentlichen Verkehr. Weniger Infrastruktur, mehr Ruhe, mehr Platz. Mehr Zeit für Arbeit und Erholung.



Drittens: Die Stromproduktion der Kernkraftwerke basiert auf Import. Die Schweiz kauft jährlich für zwischen zehn und dreizehn Milliarden Franken fossile Energien im Ausland ein. Rund 80% der in der Schweiz konsumierten Energie ist ausländischen Ursprungs. Das bedeutet eine untragbare strategische Auslandabhängigkeit und den faktischen Mangel an Souveränität. Und wir finanzieren Terrorismus, aus welcher Weltgegend auch immer.

Ein Drittel des schweizerischen Energieverbrauchs entfällt auf den Verkehr. Gleich also, ob öffentlicher oder Individualverkehr: Die Verminderung der Auslandabhängigkeit und die Ressourcenschonung müssen endlich der massgebliche strategische Rahmen unserer politischen und privaten Entscheide sein. Priorität hat selbst produzierte Energie. Und was weniger Kilowattstunden pro Personen- oder Tonnenkilometer benötigt, gewinnt. Ein entsprechender ordnungspolitischer Rahmen soll den Wettbewerb um effiziente Ideen sicherstellen.

Viertens: Die Schweiz hat keinen TGV, dafür ein Verkehrssystem, das auch für den Jura, im Lötschental oder im Unterengadin funktioniert. Diese grossartige Verbundlösung (Bahn, Bus, Schiff) ehrt die Randregionen, die solidarische Tradition und das föderalistische Versprechen unseres Landes.

Was die Zukunft von Energie und Verkehr betrifft: Auf allen Ebenen – Bund, Kantone, Gemeinden – existieren zahllose Konzepte, Programme und Papiere. Wir entwickeln laufend neue Vorschriften und Subventionen, die sich als «Anreize» tarnen. Immerhin weist die «Energiestrategie 2050 im öffentlichen Verkehr» des Bundes in die richtige Richtung: CO₂-Reduktion des öffentlichen Verkehrs, für sich und die gesamte schweizerische Volkswirtschaft. Nur: Berichte realisieren gar nichts, sondern alleine die konsequente Umsetzung.

Fünftens: Keine Gesetze mit Methodenvorschriften (davon haben wir viel zu viele!), sondern einfache, klare und durchaus ambitionierte Zielvorgaben (davon gibt es zu wenige). Wie Private und Wirtschaft diese Ziele erreichen, kann ihnen überlassen werden. Der Reiz der offenen, westlichen Gesellschaften besteht darin, dass die Leute selber denken und ihre eigene Motivation einbringen.

Das lässt sich bei den Bus-Unternehmungen der Schweiz gut beobachten. Im Wesentlichen ohne staatliche Vorgabe sind sie daran gegangen, die Alternativen zum Verbrennungsmotor zu evaluieren und in Betrieb zu setzen. Dabei wird nicht ideologisch auf eine Karte gesetzt, sondern es läuft ein work in progress. Ganz Europa arbeitet derzeit als ein Freiluftlabor. Praxis und Vernunft werden am Ende weisen, ob sich batteriebetriebene Elektrobusse, Wasserstoff oder sonstige neuere Antriebsarten durchsetzen werden.



Werden wir morgen per Gedanken unsere Reiserouten wählen und ein mentales Bestellnetzwerk schickt uns prompt das passende Flugtaxi?

So auch die AUTO AG SCHWYZ und ihre partnerschaftlich verbundenen Nachbarn in Uri und Zug. Hoffentlich können unsere Nachkommen dereinst feststellen, dass ab dem frühen 21. Jahrhundert Vieles richtig gemacht wurde.

Sechstens: Auch die Bildungspolitik muss ihren Beitrag zu einer besseren Ökobilanz des Verkehrs leisten. Ein möglicher Ansatz dazu: Jene Studienrichtungen, die die Bürokratie alimentieren (Jus-, Geistes- und Sozialwissenschaften) sind zu stützen. Jene, die konkrete Verbesserungen erarbeiten, sind zu fördern. Auch das ist eine gesellschaftliche und politische Herausforderung. Denn ein Ingenieursstudium ist anspruchsvoller, als die meisten andern Richtungen. Quantität und Qualität junger Ingenieurinnen und Ingenieure aber sind verlässliche Indikatoren für die Zukunftsfähigkeit einer Volkswirtschaft.

Epilog

Churchill würde heute möglicherweise sagen: Unsere angenehme Lebensführung, unsere zivilisatorischen Errungenschaften, der Friede unter den Völkern und unsere Sicherheit sind aus ökologischen Gründen in Frage gestellt. Euch vorzugaukeln, es werde nichts ändern, ist eine miserable Lüge. Die Herausforderung ist nicht mehr jene von 1939. Denn der heutige Feind ist nicht «der Andere». Wir selbst sind uns und unserer Mitwelt zum Feind geworden. So habe ich Euch auch 2022 nichts mehr zu bieten als Blut, Schweiß und Tränen. Und nach getaner Anstrengung werden wir erkennen, dass wir mit weniger besser leben.



Pfäffikon SZ, Seedamm, A3 und Bahnknoten Pfäffikon/Rapperswil, die wohl volatilste Verkehrsdrehscheibe im Kanton Schwyz. Foto © Bott

Gesamtverkehrsstrategie 2040:

«Planung lässt sich nicht 1:1 in der Realität umsetzen»

Landerwerb und steigende Umweltvorschriften als grösste Herausforderungen bei der Umsetzung von Strassenprojekten.

Franz Steinegger

Die Mobilität gilt als Motor von Wirtschaft und Handel und sie bedeutet Freiheit, Selbstverwirklichung und Autonomie für die Gesellschaft. Das grosse und rasche Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum insbesondere der letzten Jahre stellt in diesem Zusammenhang eine besondere Herausforderung dar. Deshalb hat der Regierungsrat 2017 die Gesamtverkehrsstrategie 2040 (GVS) entwickelt. Sie stützt sich auf den Richtplan, die Teilstrategie öffentlicher Verkehr, das Strassenbauprogramm und das Radroutenkonzept und koordiniert die einzelnen Verkehrssysteme.

Die Gesamtverkehrsstrategie 2040 des Kantons

Die GVS 2040 passt sich in die übergeordnete «Strategie Wirtschaft & Wohnen» ein und dient in Form von Leitsätzen und Handlungsfeldern als theoretische Leitlinie für künftige verkehrspolitische Überlegungen. Sie ermöglicht den politischen Entscheidungsträgern und den ausführenden Stellen, konkrete Massnahmen in der Raum- und Verkehrsplanung an die Hand zu nehmen, Varianten zu bewerten und umzusetzen.

«Die Gesamtverkehrsstrategie soll dazu beitragen, die einzelnen Verkehrssysteme besser aufeinander abzustimmen. Zusätzlich sichert und erhöht ein auf alle Teilsysteme abgestimmtes und effizientes Gesamtverkehrssystem die Standortattraktivität des Kantons Schwyz – Wirtschaft und Bevölkerung profitieren davon. Gleiches gilt für den Tourismusstandort Kanton Schwyz», benennt der Regierungsrat das grundlegende Ziel der GVS 2040.

Der Umsetzung stehen zahlreiche Herausforderungen entgegen

Analysiert wurde die Verkehrssituation im Kanton Schwyz und die daraus folgenden Schwachstellen des Verkehrssystems. Um die künftige Entwicklung abzuschätzen, wurde ein Mobilitätsszenario erstellt. Damit die Strategie Antworten auf heutige und künftige Probleme liefern kann, werden diese in Teilstrategien unterteilt. Die drei wichtigsten benennen den motorisierten Individualverkehr (MIV), den öffentlichen Verkehr (öV) und den Langsamverkehr (LV). Sie überlappen sich mit dem Tourismusverkehr, dem Güterverkehr und dem Mobilitätsmanagement, letzteres um kostenintensive Massnahmen zu vermeiden.

In der Praxis stehen der raschen Umsetzung jedoch zahlreiche Herausforderungen entgegen (siehe auch Interview mit Kantonsingenieur Daniel Kassubek): Unzureichende Platzverhältnisse, komplexer werdende gesetzliche (Umwelt-)Vorschriften, aufwändige und langwierige Bewilligungs- und Landerwerbsverfahren sowie beschränkt vorhandene fachpersonelle Ressourcen. Deshalb liess sich, so hält der Bericht zum GVK 2040 fest, «die strategische (theoretische) Planung und Abstimmung von Verkehrsmassnahmen aus den drei Teilbereichen MIV, öV und LV in der Realität nicht durchwegs eins zu eins umsetzen».

Pfäffikon hat das am stärksten überlastete Strassennetz

Der dringendste Problembereich ist das überlastete Strassensystem im Osten von Pfäffikon, wo sich aufkommensstarke Verkehrsströme aus verschiedenen Richtungen überlagern. Während der Hauptverkehrszeiten ist dort das lokale Strassensystem überlastet. Im Schwyzer Talkessel (Achse Seewen-Schwyz-Ibach-Brunnen) sind zu den Spitzenzeiten einzelne Achsen und Knoten von stockendem Verkehr und gelegentlichen Staus betroffen.

Dazu kommen Engpässe in den Räumen Küsnacht und Einsiedeln-Biberbrugg. Auf dem übrigen Strassennetz ist die Belastung verkraftbar.



Bild oben: Der Seedamm Hurden-Rapperswil ist regelmässig überlastet.
Bild unten: In Biberbrugg überschneiden sich Strassen- mit Schienenknoten.
Fotos © Bott

Aus der Statistik

- Der mit Abstand bedeutendste Treiber der verkehrlichen Entwicklung ist die Bevölkerung. Der Kanton rechnet im Zeitraum von 2014 bis 2040 mit einer Bevölkerungszunahme um gut 33 000 auf dann 186 000 Einwohner. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von +0.8 Prozent.
- Mit dem steigenden Wohlstand hat auch der Motorisierungsgrad stetig zugenommen: Im Jahr 1990 gab es im Kanton Schwyz 460 Personenwagen pro 1000 Einwohner, im Jahr 2014 waren es bereits mehr als 620. Der Bestand an im Kanton immatrikulierten Personenwagen hat sich im gleichen Zeitraum fast verdoppelt.
- Zwischen 2010 und 2021 ist im Kanton der Bestand an Motorfahrzeugen um 25 Prozent auf 143 333 Fahrzeuge gewachsen. Beim öV fand in den letzten zehn Jahren ein steter Ausbau des Angebots statt, was sich auf eine steigende Nachfrage auswirkt. Der Veloverkehr als Teil des Langsamverkehrs hat coronabedingt weiter an Attraktivität gewonnen. Das zeigt sich nicht zuletzt am stark gestiegenen Absatz der Verkaufszahlen.
- Auch wenn der motorisierte Individualverkehr zwischen 2011 und 2019 auf dem übergeordneten Schweizer Nationalstrassennetz um 14 Prozent zugenommen hat und auf dem Kantonsstrassennetz um 7 Prozent gewachsen ist, hat er sich weniger schnell entwickelt als das Bevölkerungswachstum. Zahlen aus dem Jahr 2015 besagen, dass 70 Prozent der Kilometer auf Schweizer Strassen mit dem Auto zurückgelegt wurden, 22 Prozent mit dem öV 22 und 6 Prozent zu Fuss oder mit dem Velo. Der Modalsplit verschob sich seither jedoch Richtung öV.





Daniel Kasubeck, Kantonsingenieur,
Tiefbauamt, Baudepartement Kanton Schwyz

Landerwerb und Umweltvorschriften als grösste Hürden

Die Gesamtverkehrsstrategie 2040 des Kantons ist ein theoretischer Unterbau, wie die Verkehrspolitik insbesondere in den drei Teilbereichen motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (öV) und Langsamverkehr (LV) aufeinander abgestimmt werden kann. Die AUSLESE fragte bei Kantonsingenieur Daniel Kassubek nach, was für konkrete Auswirkungen die GVS 2040 hat.

Franz Steinegger

Wie reagiert das Strassenbauprogramm auf die Gesamtverkehrsstrategie 2040?

Das Strassenbauprogramm ist im Kanton schon länger etabliert und hält sich an die Vorgaben des Richtplans. Der Kanton setzt bei Strassenbauprojekten seit jeher auf die drei Mobilitätsformen öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr und motorisierter Individualverkehr. Dies wird vielleicht nicht bei jedem Strassenbauprojekt einzeln gewürdigt, aber bei jedem Projekt wird zum Beispiel für den LV versucht, Optimierungen zu erreichen oder für den öV neue behindertengerechte Bushaltestellen auszubauen.

Gibt es Anpassungen?

Weil der Kanton weiterhin auf die drei Mobilitätsformen öV, LV und MIV setzt, wird es durch die Gesamtverkehrsstrategie keine grundlegende Veränderung geben.

Wie sieht das Strassenbauprogramm des Kantons aus? Wo liegen in den nächsten 15 Jahren die Schwerpunkte?

Der Regierungsrat hat im März 2021 einen wegweisenden Entscheid getroffen, indem beschlossen wurde, dass bei den Autobahnanschlüssen Zubringer Halten und Wangen Ost auch unterirdische Varianten ergebnisoffen weiterverfolgt werden sollen. Zudem sollen neben dem zweiten Abschnitt der Südumfahrung Küssnacht auch eine Umfahrung Rothenthurm und ein Autobahnhalbinschluss Arth vertieft geprüft werden.

Werden die Bedürfnisse der Bevölkerung abgeholt?

Der Kanton setzt ein grosses Augenmerk auf die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) sowie auf die vier Agglomerationsprogramme Obersee, Talkessel Schwyz und Luzern. Neu dazugekommen ist Einsiedeln. Durch die enge Zusammenarbeit mit den Bezirken und Gemeinden der Trägerschaftsmitglieder wird das örtliche Bedürfnis noch besser abgeholt und bei der Planung und Umsetzung breiter abgestützt.

Bezieht der Kanton auch intelligente, autonome Fahrsysteme in die Überlegungen ein, mit denen man in Zukunft die Verkehrsflüsse optimieren könnte?

Nein, dies wird nicht speziell beachtet, da diese auch den bestehenden Strassenraum benützen müssen.

Welches sind die grössten Hürden, die der Realisierung von Strassenbauten im Wege stehen?

Die Hot-Spots der Verkehrsengpässe sind den kantonalen und kommunalen Behörden bekannt. Die Schwierigkeit bei der Umsetzung der Strassenprojekte im Kanton Schwyz sind breit gefächert. Da ist zum einen unsere Topografie mit steilem Gelände und vielen Gewässern. Dann sind viele Ortschaften historisch an der Kantonsstrasse entlang gewachsen. Dadurch fehlen heute die Freiräume, um zusätzliche Radstreifen oder Busspuren anordnen zu können. Die grössten Knacknüsse bei der Umsetzung von Projekten sind der Landerwerb und die Umweltauflagen, welche alle erfüllt werden müssen.



Fehlende Freiräume für beispielsweise zusätzliche Velowege beeinträchtigen die Umsetzung von Strassenprojekten

Und bei der Bauausführung?

Viele Verkehrsteilnehmer ärgern sich im Sommer über die zahlreichen Baustellen. Das ist zum Teil verständlich. Andererseits halten sich die Unannehmlichkeiten in Grenzen, denn eine Belagsanierung muss nur alle 15 bis 20 Jahre und eine Komplettanierung sogar nur alle 40 bis 50 Jahre durchgeführt werden. Zudem beansprucht die Sanierung einer Strasse (Ersatz Unterbau oder Belag) relativ wenig Zeit. Viel Zeit in Anspruch nehmen der Ersatz von Wasser-, Strom-, Kommunikations- oder Fernwärmeleitungen. Denn hier sind viele Schächte, Schieber, Verschweissungen und Hausanschlüsse vorzunehmen. Schlussendlich dient eine Sanierung der Infrastruktur jedoch wieder allen, also auch den nicht direkt betroffenen Verkehrsteilnehmern.

Welche Projekte werden als nächstes umgesetzt?

Das Strassenbauprogramm führt für die nächsten 15 Jahre an die 20 Grossprojekte auf. Dazu kommt noch eine Vielzahl von kleineren Projekten, welche parallel dazu bearbeitet werden müssen. Bei den Grossprojekten Prioritäten zu setzen wäre falsch, da jeweils nicht von vornherein beurteilt werden kann, wie lange die Landerwerbs- und Einspracheverhandlungen dauern. Die Gerichte und Instanzen benötigen ihre entsprechende Zeit. Wenn ein Projekt bis vor Bundesgericht gezogen wird, kann dies bis zu sieben Jahre Verzögerung führen.

GVS 2040 postuliert als wichtiges Handlungsfeld das gute Zusammenspiel aller Verkehrssysteme. Wie will man die verschiedenen Bedürfnisse unter einen Hut bringen?

Das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsträger ist eine tägliche Herausforderung bei der Verkehrsplanung. Ganz wichtig ist, dass die Koordination zwischen Siedlung und Verkehr gut funktioniert. Aus der Sicht des Tiefbauamtes ist es daher unbedingt nötig, dass neue Bauvorhaben frühzeitig mit uns abgesprochen werden. Nur so können die neuen Erkenntnisse in die Planung aufgenommen und rechtzeitig umgesetzt werden.

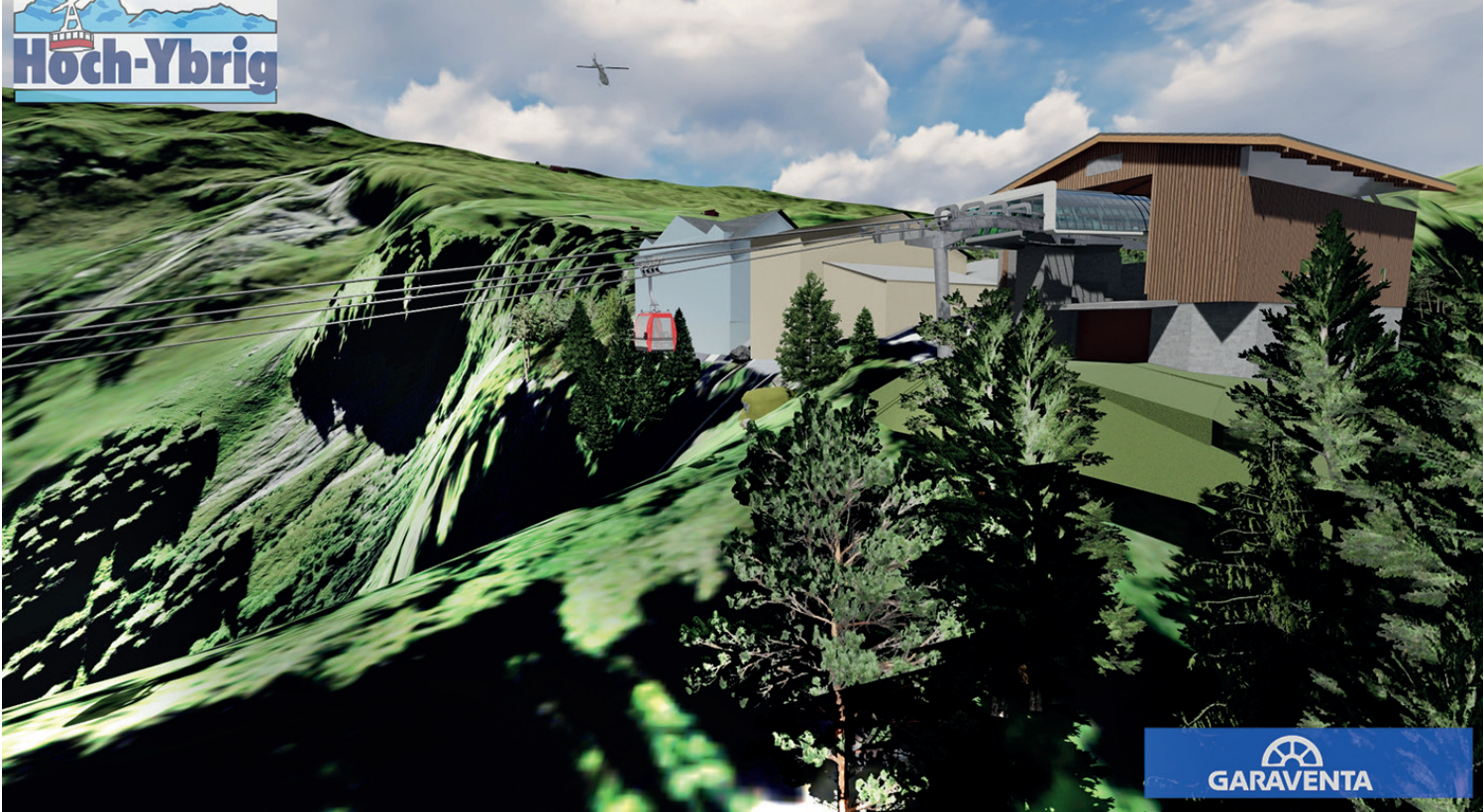
Wie kann die Bevölkerung zur Bewältigung der Mobilitätsansprüche beitragen?

Der Verkehr nimmt jährlich um rund 1 Prozent zu. Jede und jeder kann mithelfen, dass die Verkehrssysteme auch in Zukunft weiter funktionstüchtig bleiben – durch Fahrgemeinschaften, das vermehrte Benutzen des öV oder des Velos oder dass moderne Arbeitsformen wie Homeoffice oder gleitende Arbeitszeiten ausgenutzt werden.

kantonschwyz 

Baudepartement

Olympstrasse 10
6440 Brunnen
Telefon 041 819 25 15
bd@sz.ch



Wirtschaftsnachrichten von Oktober 2022

Wirtschaftsnachrichten aus den Regionen im Kanton Schwyz

Franz Steinegger

Weltneuheit: Mit neuer Bahn ins Hoch-Ybrig

Die neue Bahn ins Hoch-Ybrig mit dem Namen «Tri-Line» ist eine Weltneuheit. Sie setzt das Konzept mit zwei Tragseilen und einem Zugseil, was bisher nur bei den ganz grossen Bahnen realisiert wurde, erstmals auch für eine kleinere Bahn um. Das System wird gemäss Arno Inauen, Geschäftsführer der Garaventa AG, «die Seilbahntechnik nachhaltig verändern». Die neue 3S-Bahn soll 2025 in Betrieb gehen. Die Investitionen belaufen sich auf 22 Millionen Franken.

Neue Messmethode für konjunkturelle Stimmung

Bislang nutzte der Kanton das sogenannte «Wirtschaftsbarometer», um die konjunkturelle Stimmung abzuholen. Neu setzt er zusammen mit der Schwyzer Kantonalbank schweizweit als erster Kanton überhaupt auf einen sogenannten Einkaufsmanagerindex (PMI). Es wird einer standardisierten KMU-Gruppe quartalsweise der Puls gefühlt. Dabei werden gezielt die Einkaufszahlen der Unternehmen unter die Lupe genommen. Rund 280 kantonale KMU aus Industrie und Dienstleistung sind befragt worden. Die ersten Resultate der Umfrage sind erfreulich: Die Schwyzer Wirtschaft floriert und schafft neue Stellen.

Schwyzger Gemeinden werden massiv attraktiver

Altendorf, Küsnacht und Lachen belegen im Gemeinderating 2022 die drei ersten Plätze im Kanton Schwyz. Altendorf liegt hinter den drei Zuger Gemeinden Cham, Zug und Risch schweizweit auf Rang 4. Damit verbesserte sich die Märchler Gemeinde innert Jahresfrist um 11 Ränge. Für das Gemeinderating wurden 944 von insgesamt 2145 Gemeinden, die es in

der Schweiz gibt, analysiert. Gemäss «Handelszeitung» wurden unter anderem Wohnqualität, Steuern, Sicherheit oder Erreichbarkeit bewertet. Erstmals wurde auch die Umweltfreundlichkeit gemessen.

Kanton rechnet mit höherem Ertrag

Für das Rechnungsjahr 2022 erwartet das Finanzdepartement ein Plus von 123 Millionen Franken. Budgetiert war ein Ertragsüberschuss von 44 Millionen Franken. Die um 79 Millionen bessere Erfolgsrechnung sei zu einem grossen Teil auf die nach wie vor prosperierenden Steuererträge zurückzuführen. Sie sollen um 35 Millionen Franken höher ausfallen als budgetiert.

Radio Central geht an CH-Media

Das Medienunternehmen CH Media übernimmt die drei Zentralschweizer Radios «Central», «Sunshine» und «Eviva». Die Redaktionen bleiben eigenständig und die Stellen erhalten. Der bisherige Inhaber Alfons Spirig will mit dem Verkauf sein Lebenswerk in die Zukunft überführen. Die Übernahme erfolgt rückwirkend per 1. Januar 2022. Neben den drei Sendern übernimmt CH Media auch deren Sales- und Marketingorganisation, die Neue Medien Zentralschweiz Werbe AG. Spirig selber wird künftig als Senior Berater Unternehmensentwicklung Radio Central unterstützend zur Seite stehen.

Freienbach tritt aus Metropolitanraum Zürich aus

Freienbach sieht keinen Nutzen mehr als Mitglied des 2009 gegründeten Vereins Metropolitanraum Zürich, der durch gezielte Kooperation und Koordination die Stärken des gemeinsamen, eng vernetzten Wirtschafts- und Lebensraums bewahren möchte. Nach dem Austritt von Freienbach gehören noch elf Schwyzer Gemeinden und der Kanton selbst an dem Verein an, der Projekte in den Handlungsfeldern Lebensraum, Verkehr, Gesellschaft und Wirtschaft realisiert und sich auf Bundesebene für Anliegen des Metropolitanraums Zürich einsetzt.



	(Rp./kWh)	in Franken pro Jahr	2022 in Prozent	
Gersau	41.64	954.90	103.9	EWS AG
Ingenbohl	41.64	954.90	103.9	EWS AG
Küssnacht	41.64	954.90	103.9	EWS AG
Morschach-Stoos	41.64	954.90	103.9	EWS AG
Oberiberg	41.64	954.90	103.9	EWS AG
Steinerberg	41.39	954.90	105.2	EWS AG
Innerthal	41.31	733.50	65.2	EV Innerthal
Rothenthurm	41.24	954.90	106.0	EWS AG
Vorderthal	40.63	693.00	61.0	Gemeindewerke Vorderthal
Alpthal	40.39	954.90	110.7	EWS AG
Tuggen	38.31	715.50	71.0	EW Tuggen
Reichenburg	37.85	708.75	71.3	EW Reichenburg
Lachen	37.53	734.85	77.0	EW Lachen AG
Schübelbach	37.03	698.40	72.2	EV Schübelbach
Altendorf	37.00	707.40	73.9	EV Altendorf
Arth	31.02	531.00	61.4	Gemeindewerke Arth
Morschach	30.66	349.65	33.9	EWA-energieUri AG
Riemenstalden	30.66	349.65	33.9	EWA-energieUri AG
Feusisberg	25.62	267.75	26.2	Elektrizitätswerk Schindellegi
Illgau	24.96	145.35	14.9	ebs Energie AG
Lauerz	24.96	145.35	14.9	ebs Energie AG
Muotathal	24.96	145.35	14.9	ebs Energie AG
Sattel	24.96	145.35	14.9	ebs Energie AG
Schwyz	24.96	145.35	14.9	ebs Energie AG
Steinen	24.96	145.35	14.9	ebs Energie AG
Unteriberg	24.96	145.35	14.9	ebs Energie AG
Freienbach	24.11	197.10	22.2	EW Höfe AG
Wollerau	24.11	197.10	22.2	EW Höfe AG
Einsiedeln	22.53	216.00	27.1	EKZ Einsiedeln AG
Galggenen	keine Angaben			
Wangen	keine Angaben			

Preis pro Kilowattstunde (Durchschnitt, wenn mehrere Anbieter).

Quelle: Elcom

Strompreise steigen unterschiedlich stark

Bei Gemeinden, welche von Elektrizitätswerken beliefert werden, die über eigene Kraftwerke verfügen, steigen die Preise weit weniger stark als bei solchen, welche Strom ausschliesslich vom Markt beziehen. Am besten kommen die drei Höfner Gemeinden, Einsiedeln sowie die sieben Gemeinden im inneren Kantonsteil weg, welche von der ebs Energie AG beliefert werden. Die Preiserhöhungen schwanken zwischen 14,9 und 106 Prozent. Entsprechend reichen die Kosten pro Kilowattstunde von 22,53 Rappen in Einsiedeln bis 41,64 Rappen in einigen Innerschwyzern Gemeinden (siehe Tabelle).

Victorinox erhält Marketingpreis

Gewinnerin des diesjährigen Marketingpreises der Gesellschaft für Marketing (gfm) ist die Victorinox AG. Die Victorinox überzeugte die gfm-Jury nicht nur mit herausragendem Branding und tollen Produkten. «Es ist auch diese langfristige Orientierung am Wohl der Mitarbeitenden. Die Familie Elsener hat auch in der Corona-Krise, als der Umsatz um über 30 Prozent einbrach, auf Entlassungen verzichtet und stattdessen die Zeit für Prozessverbesserungen und Innovationen genutzt», begründet die gfm den Entscheid.

Gersau will mit tiefen Steueransätzen neue Firmen anlocken

Auf Gemeindeebene haben lediglich Altendorf (85/70) und Schübelbach (180/150) für juristische Personen tiefere Steuerfüsse als für natürliche. Nun will der Bezirk Gersau den bisher einheitlichen Bezirkssteuerfuss von 190 Prozent für juristische Personen massiv auf 78 Prozent heruntersetzen. Der tiefe Steuersatz soll vermehrt Finanzdienstleistungsbetriebe, Treuhandfirmen und Anwaltskanzleien nach Gersau bringen. Die Pandemie habe gezeigt, dass Unternehmen heute standortunabhängig agieren könnten, rechnete Säckelmeister René Baggenstos vor. Dem Antrag muss noch an der Bezirksgemeinde vom 7. Dezember zugestimmt werden.

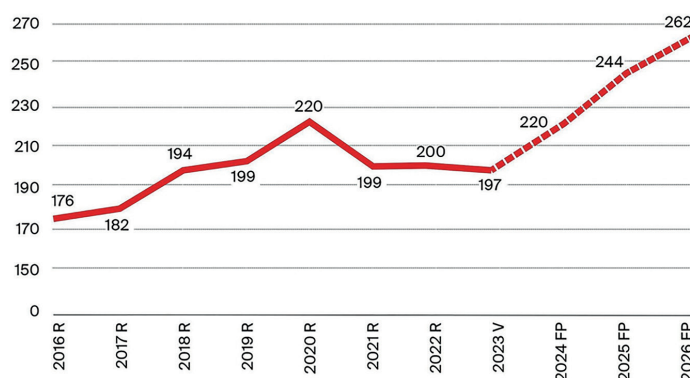


Das Siegerprojekt «Propeller» des neuen Verwaltungszentrums des Kantons in einer Bildanimation.

Kanton plant neues Zentrum für kantonale Verwaltung

Die kantonale Verwaltung soll in ein neues Zentrum im Kaltbach, Seewen, ziehen. Es dient in erster Linie als Ersatz für das ehemalige AHV-Gebäude an der Bahnhofstrasse 15 in Schwyz, das am Ende der Lebensdauer angekommen ist. Gleichzeitig soll am verkehrsmässig ideal gelegenen Standort eine gemeinsame Einsatzleitzentrale der Kantonspolizeien von Schwyz und Zug realisiert werden. Im Weiteren steht die Verlegung der Feuerwehr Stützpunkt Schwyz und des Rettungsdiensts Schwyz an diesen neuen Standort zur Diskussion.

So viel zahlt Schwyz in den Nationalen Finanzausgleich (NFA) in Mio. Franken



Nach 2023 wird die Summe der Schwyzer NFA-Zahlungen nochmals deutlich grösser.

Bild: Grafik: Benno Schönbächler/Finanzdepartement Schwyz

Die Zahlungen des Kantons Schwyz in den NFA steigen in den kommenden Jahren massiv an.

Der Neue Finanzausgleich wird zum Fass ohne Boden

Schwyz muss in den nächsten Jahre mit grosser Wahrscheinlichkeit immer mehr in den Nationalen Finanzausgleich einzahlen. «Der Kanton Schwyz ist weiterhin auf dem zweiten Platz in der Ressourcenstärke der Kantone und trägt deshalb im Jahr 2023 einen Nettoaufwand von 197 Millionen Franken», erklärte Finanzdirektor Kaspar Michel bei der Präsentation der Aufgaben- und Finanzplanung 2023 bis 2026. Für 2024 wird bereits von Kosten in der Höhe von 220 Millionen Franken ausgegangen, 2025 sollen es 244 und 2026 sogar 262 Millionen Franken sein.

Weiter auf Seite 25



Werden sich unsere Mobilitätsstrukturen verändern können?

Der Trend zur Urbanisierung und der damit verbundene steigende Mobilitätsbedarf erhöht Platzprobleme, verursacht Staus und reduziert die Verkehrsgeschwindigkeit. Gleichzeitig zeigen sich in der Bevölkerung Tendenzen eines steigenden Umweltbewusstseins bezüglich Umweltqualität, lokalen Emissionen und dem Wunsch nach einem grünen Siedlungsumfeld mit hoher Lebensqualität. Eine wesentliche Herausforderung stellt hierbei vor allem auch die Alterung der Gesellschaft dar und das zunehmende Problem, dass sich nicht alle Bevölkerungsgruppen ihre gewünschte Mobilität leisten können und sich eine sogenannte Mobilitätsarmut verbreiten könnte. Aber Mobilität ist nicht nur für eine Wirtschaftsentwicklung wichtig, sondern auch für eine soziale Teilhabe.

*Auszug aus einer Fraunhofer Studie zur Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe [D], als Beispiel einer Massnahmenbetrachtung von hochverdichteten Agglomerationen.
Bearbeitung Bott, Bernhard Axel*

Was beeinflusst die Mobilität in verdichteter Siedlungsverbauung?

»Die nachhaltige Stadt wird allgemein gefördert, wenn ein Großteil des Nahverkehrs als »grüne Mobilität« stattfindet, das heisst, wenn ihre Einwohner mehrheitlich zu Fuss, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind. Diese Verkehrsarten bieten der lokalen Wirtschaft Markt- vorteile und wirken umweltfreundlich, da sie Ressourcen sparen, Schadstoffemissionen verringern und den Lärmpegel senken. «Ein gut geplanter öffentlicher Raum und ein gutes Verkehrssystem gehören untrennbar zusammen.« [Gehl, Jahn, Städteplaner 2010].

Schwyzer Dörfer haben eines gemeinsam, sie sind eng, baulich schwer erweiterbar und zunehmend mit Verkehrsbelastungen konfrontiert. Beispiel Churerstrasse, Pfäffikon SZ. Foto © Bott

Um diesen Herausforderungen begegnen zu können, müssen neue Mobilitätsangebote, Mobilitätsformen und emissionsarme Antriebe entwickelt und eingesetzt werden, um den Wandel der urbanen Mobilität zu gestalten.

Im Rahmen des Profilregion-Teilprojekts »Urbane Mobilität im Wandel« erforschten zahlreiche Forscherinnen der Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe unterschiedliche Aspekte der urbanen Mobilität. Die Verhaltensweisen einzelner Nutzer und ihre Bereitschaft zu nachhaltiger Mobilität steht in einem deutlichen Zusammenhang. Dabei spielt vor allem die Bewertung von nachhaltiger Alltagsmobilität und Fernreisen eine Rolle. Ebenso zeigt sich ein Zusammenhang von Kaufbereitschaft von Elektrofahrzeugen als ein Beispiel nachhaltiger Mobilität. Eine individuelle Kaufbereitschaft wird tatsächlich durch Meinungen von Freunden oder Bekannten verändert.

Wechselwirkungen neuer Mobilitätsformen

Wechselwirkungen neuer Mobilitätsformen entstehen im Nutzerverhalten und städtebaulichen Perspektiven. Zur Bewertung möglicher Entwicklungen spielen Nachhaltigkeitsindikatoren eine Rolle. Ob dabei das Thema autonomes Fahren an Bedeutung gewinnt, hängt sehr von den individuellen Nutzerkosten ab. Auch automatisierte Angebote stehen im Kurs der Mobilisten. Dabei stehen städtebauliche Implikationen wie auch die Auswirkungen von technischen Innovationen im Mittelpunkt. Eine wichtige Rolle für den Verkehr in engen Agglomerationen bildet der Verkehr von und zu Unternehmen. Der Arbeitsweg der Arbeitnehmenden kann durch unterstützende Massnahmen des Unternehmens im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements nachhaltiger gestaltet werden.



Hierzu wurden über 160 Unternehmen in der Region Karlsruhe (D) zu ihren Maßnahmen in diesem Bereich befragt. Ja, auch die Elektrifizierung von Taxis kann einen Beitrag zur lokalen Emissionsfreiheit leisten. Die gesamte Belieferung mit Waren durch Unternehmen spielt nicht erst seit der Corona-Krise eine wichtige Rolle. Eine Analyse nachhaltiger Logistikkonzepte und ihrer Auswirkungen auf den Personenverkehr hängt sehr von den örtlichen Raumgegebenheiten ab und inwiefern sich diese politisch über neue Flächennutzungspläne gestalten lassen.

Das ist eine herausfordernde Aufgabe für die Politik, Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität in dörflichen und ländlichen Strukturen zu leisten. Die Erkenntnisse aus der Studie sind in der folgenden Grafik zusammengefasst.



Bewohnerinnen von Städten sind eher als diese von ländlichen Regionen bereit, auf Alltagsmobilität mit dem Auto oder Urlaubsreisen mit dem Flugzeug zu verzichten.



Die Meinung von Freunden und Bekannten beeinflusst die persönliche Meinung stark und konnte in Bezug auf die Verbreitung einer Kaufbereitschaft für Elektrofahrzeuge empirisch belegt werden.



Neue geteilte Mobilitätsformen erfahren starken Zuspruch in Städten und sollten in integrierten Konzepten mit dem öffentlichen Personennahverkehr weiterverfolgt werden.



Mobilitätsformen mit autonomen Fahrzeugen können das Stadtbild, die individuellen Nutzerkosten und die Verkehrsbelastung zum Positiven verändern. Um eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs durch Mobilitätskonzepte in Städten zu verhindern, sind politische Flankierungsmaßnahmen erforderlich.



Betriebliches Mobilitätsmanagement könnte ein wichtiger zukünftiger Baustein für die Mobilität in Städten sein, den Unternehmen leisten könnten.



Die Elektrifizierung von Taxis ist mit geringem Aufwand möglich und sollte aufgrund der Außenwirkung von Städten forciert werden.



Neue City-Logistik-Konzepte können bereits heute finanziell, ökologisch und verkehrlich positive Effekte haben, sodass ihnen eine hohe Priorität beigemessen werden sollte.



Die aktuellen Politikmaßnahmen zur Emissionsminderung im Verkehr sind zu schwach, um einen nennenswerten Beitrag gegen die Klimaerwärmung zu leisten. Hier sind größere Anstrengungen als bisher notwendig.

PROFILREGION MOBILITÄTSSYSTEME KARLSRUHE

Die Profilregion Mobilitätssysteme Karlsruhe ist ein Netzwerk der Karlsruher Forschungseinrichtungen auf dem Gebiet der Mobilitätsforschung, die gemeinsam in einem Leistungszentrum effiziente, intelligente und integrierte Lösungen entwickeln. Den wissenschaftlichen Kern bilden die Gründungspartner Karlsruher Institut für Technologie (KIT), die in Karlsruhe ansässigen Fraunhofer-Institute ICT, IOSB, ISI und IWM, die Hochschule Karlsruhe und das FZI Forschungszentrum Informatik.

Weitere Informationen finden sich unter:
www.profilregion-ka.de



PROFILREGION
MOBILITÄTSSYSTEME
KARLSRUHE



Wie urban läuft Logistik in der Schweiz?

Die Luzerner swissconnect bietet nach eigener Aussage als schnellster und nachhaltigster Kurierdienst der Schweiz verschiedene Angebote rund um die Expresslogistik an. swissconnect arbeitet dabei mit Partnerunternehmen zusammen. Im Auftrag der Städtekonferenz Mobilität (SKM, Bern, hat Thomas Schmid von Mobility Schweiz, einem dieser Partner eine Studie erarbeitet. Was ist «urbane Logistik» bzw. «City Logistik»? Die Studie berücksichtigt konzeptionelle, planerische und regulatorische Handlungsfelder für Städte und Agglomerationsgemeinden. Welche Herausforderungen und Lösungen stellen sich Kurierdiensten mit Expresslieferungen in Innenstädten? Diese Betrachtung ist nicht auf Lieferdienste beschränkt, sondern gelten generell für die Personen- und Warenlogistik. Im Nachfolgenden wird ein Ausschnitt der Thematik veröffentlicht.

Thomas Schmid, Mobility Schweiz

Nutzen von verkehrsarmen Zeitslots oder Preiszuschläge

Um Stauzeit zu vermeiden, wird die Lieferung auf einen weniger verkehrsintensiven Zeitpunkt verschoben resp. auf den vom Kunden gewünschten Lieferzeitpunkt ein Stauzuschlag resp. ein Peak-Pricing erhoben. Stückguttransporteure verrechnen seit einigen Jahren Stauzuschläge und die steigenden Kosten müssen durch die Logistikdienstleister auf die Nutzer umgewälzt werden. Dieser Ansatz erfordert Mut und Selbstbewusstsein. Denn die Gefahr besteht, preissensitive Kunden an preiswertere Wettbewerber zu verlieren.

Ausweichen auf alternative Verkehrsmittel

Alternativ können Transporte auf verlässlichere Verkehrsmittel verlagert werden. Die swissconnect ag nutzt Alternativen. Denn es zeigt sich, wie die Vorteile des getakteten verlässlichen öffentlichen

Feinlogistik in Städten und Siedlungszentren geht meist von Logistik-Hubs ausserhalb der Siedlungskerne aus

Personenverkehrs zwischen den Zentren der Städte zusammen mit den wendigen Velokurieren auf der letzten Meile in den Innenstädten genutzt werden. Oder, es wird Potenzial genutzt, durch Investitionen in die Logistikkette, z.B. in die Ausbildung des Personals sowohl in der Disposition wie auch bei den Kurieren oder in die Informations- und Kommunikationssysteme.

Motorisierte Transportmittel stehen im oder verursachen häufig Stau

Transportdienste im Überlandverkehr integrieren sich weitgehend in freie Verkehrsflüsse auf der Strasse oder speditionieren über die fixgetaktete Bahn. Komplex wird dann stets die Feinverteilung. Weil sich für Kuriere in den Stadtzentren zur Warenabgabe oder Annahme keine geeigneten Parkflächen finden, während sie Waren abholen bzw. liefern, nutzen sie das Strassenverkehrsgesetz SVG Art.37, den Güterumschlag auf der Strasse, wenn Fahrzeuge nicht ausserhalb der Strasse oder Abseits vom Verkehr halten können. Zudem erwarten Kunden die individuelle Türzustellung. Das kann zu weiteren Störungen im Verkehrsfluss führen und setzt die Fahrer unter Zeitdruck das Fahrzeug nicht zu lange unbesetzt zu parkieren.

Zeit- und Umtriebe sparende Logistik Hosts

Logistikintensive Unternehmen nutzen ad-on-Lösungen durch Logistik-Hosts (z.B. das Agenturenmodell der Post in den Detailhandelsfilialen) oder offene und betreiberunabhängige Sammel- und Abholstationen (z.B. das von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität, KOMO, Bern subventionierte Projekt zur Smart-Station in Basel, siehe Kasten) und über Mikro-Hubs (Umschlagstellen für Waren), ab welchen Quartiere und Siedlungen bedient werden.



Wie flexibel sind Velokuriere als Transportmittel?

In den grössten 23 Schweizer Städten gibt es lokal verankerte Velokuriere, wo es darum geht, Eilsendungen zu transportieren. In welchem Umfang es gelingt, Velokuriere auch für den Transport von Paketen und Stückgut mit Cargobikes einzusetzen, ist offen. Gerade die steigenden Paketmengen während der Corona-Lockdown-Zeit haben den KEP-Dienstleistern (Sammelbezeichnung für den Transport von Stückgütern mit einem verhältnismässig geringen Gewicht und Volumen) auch die Grenzen der Velos aufgezeigt. Für den Transport von z.B. 100 Paketen ist das Cargobike dann das richtige Transportmittel, wenn diese 100 Pakete nicht gebündelt, sondern vereinzelt transportiert werden müssen, was sich aber betriebswirtschaftlich nicht immer darstellen lässt.

Funktionieren horizontale Kooperationsmodelle?

Horizontale Kooperationsmodelle zwischen Logistikdienstleistern, die die letzte Meile nicht mehr selber fahren möchten oder andererseits neue Modelle der Quartierlogistik bevorzugen, übertragen ihre Fracht auf Velokuriere, die sich auf letzte Meilen und die Türzustellung in Quartieren fokussieren. Entscheidend ist die Strategie und das Geschäftsmodell der Logistikdienstleistung, nicht alleine das eingesetzte Transportmittel.

Logistik ist EDV-gestützter Warentransport

Nebst physischen Waren, werden gleichzeitig auch Daten transportiert. Kunden möchten wissen, wann die Waren geliefert wird. Die Kurierbetriebe wollen ihre Sendungsverteilung effizient planen. Dabei spielen übergeordnete Logistiksoftwares eine koordinierende Rolle. Die Kontrolle und Verfügbarkeit von Informationen über die gesamte Logistikkette ist zentral. Daten führen zu Informationen und Informationen zu Wissen. Auch das kann als Dienstleistung ausgelagert oder im Insourcing genutzt werden. Bedeutend sind dabei standardisierte Schnittstellen, damit sich sämtliche Beteiligte in der Logistikkette einig sind, ein gesunder und fairer Wettbewerb bestehen bleibt und die Möglichkeit der horizontalen und vertikalen Zusammenarbeit gefördert wird.

Wie wird die urbane Logistik in der Schweiz in 5 bis 7 Jahren aussehen?

Die Logistik von morgen wird noch vernetzter, kooperativer und grüner als heute sein. Die im Corona-Lockdown entwickelten Lösungsansätze geben weitere Impulse und Hinweise für eine intelligente urbane Logistik. Zu wünschen ist, dass die urbane Logistik noch stärker als gemeinsames Gestaltungsfeld von Wirtschaft und öffentlicher Hand anerkannt wird, dass neue Lösungen erprobt und umgesetzt werden.



swissconnect

swissconnect ag

Michael Hauenstein
Mitglied der Geschäftsleitung
Güterstrasse 7
Postfach 4254
6002 Luzern
Telefon 041 244 20 01
sales@swissconnect.ch
www.swissconnect.ch

Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO)

KOMO unterstützt innovative Ansätze und Projekte für zukunftsfähige Mobilitätslösungen. KOMO finanziert Projekte mit, die umwelt- und ressourcenschonende sowie bewegungsfreundliche Fortbewegungsarten stärken. Zudem stellt sie Informationen über abgeschlossene und laufende Projekte zur Verfügung, um den Austausch innerhalb der Branche zu ermöglichen.

Von der IT-Lösung für ein einfacheres Parkplatzmanagement bis hin zu Massnahmen für die Förderung des öffentlichen Verkehrs oder des Langsamverkehrs: KOMO unterstützt eine grosse Bandbreite an innovativen Projekten für zukunftsfähige Mobilitätslösungen.

KOMO wird von sechs Bundesstellen getragen: dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Bundesamt für Umwelt (BAFU), dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Bundesamt für Gesundheit (BAG) und dem Bundesamt für Energie (BFE).

Die finanziellen Mittel stammen aus dem Programm Energie-Schweiz. Sechs bis zwölf Projekte werden pro Jahr mit insgesamt 1 Million Franken unterstützt.



canstock photo / edmond7



Reto Fiechter
Leiter
Infrastruktur
SOB

SOB: In Vorbereitung auf den nächsten Ausbauschritt 2035

Die Südostbahn (SOB) bietet Fahrten innerhalb des Tarifverbundes Schwyz und verbindet darüber hinaus die Ostschweiz mit der Südschweiz. Die SOB ist ein bedeutender Fahrgastverteiler in den Regionen und zwischen den Gemeinden. Welche Entwicklungen hat die SOB im Fokus, die den Bahnverkehr noch attraktiver machen?

*Reto Fiechter Leiter Infrastruktur SOB,
im Gespräch mit der AUSLESE*

Schienennetz, Bahnverbindungen

Das bewährte Schienennetz und die Taktraten der Zugverbindungen prägen die Infrastruktur des Kantons Schwyz. Sind mittel- und langfristig Veränderungen in der Angebotsstruktur geplant, Reduzierungen oder im Ausbau?

Wenn ja, werden sich Veränderungen auch auf den Schnittstellen bedingen oder bei den Schnittstellen auf die SOB?

Fiechter: Der nächstgrössere Ausbau des Eisenbahnangebotes findet mit dem sogenannten «Ausbauschritt 2035» statt. Für die Verbindungen der SOB bedeutet dies, dass die bestehenden und bewährten Taktraten bestehen bleiben, jedoch optimiert werden was die Ankunfts- und Abfahrzeiten betrifft. Konkret werden die halbstündlichen Verbindungen von Wädenswil nach Einsiedeln in beide Richtungen systematisch im Halbstundentakt bedient, was für die Fahrgäste eine Vereinfachung bringt. Zudem wird die neue Haltestelle Wädenswil-Reidbach in Betrieb sein. Damit die SOB ihren Kundinnen und Kunden dieses Angebot (siehe Abhängigkeit ZBT II) auch in einer hohen Qualität zur Verfügung stellen kann, sind bei der SOB folgende Vorhaben geplant:

- Ausbau der Strecke Schindellegi-Biberbrugg auf Doppelspur im Zeitraum 2024 bis 2027
- Neubau der Haltestelle Wädenswil-Reidbach im Zeitraum 2035 (Lokaler fokus)

Im Weiteren sind Umbauten der Stationen Biberegg, Altmatt, Steinerberg sowie der Neubau der Station Sattel zu erwähnen. Diese Projekte führen wir bis zum Jahr 2023 / 2024 aus. Mit dem Neubau der Station Sattel wird auch der Umstieg zum Regionalbus optimiert.

Sattel

Sattel ist optimal in die regionalen und überregionalen Verkehrsachsen eingebettet und daher für den Kanton strategisch bedeutend. In Sattel führen die Verkehrsrouten in alle Himmelsrichtungen. Im Zielzustand der kantonalen öV-Strategie ist Sattel eine regionale öV-Drehscheibe. Bahn und Bus sind miteinander verknüpft und sichern halbstündliche Verbindungen von Auserschwyz zum Kantonshauptort Schwyz.

• Im Jahr 2014 wurde in Sattel der regionale Busknoten Sattel umgesetzt. Einmal pro Stunde treffen sich bis zu vier Busse gleichzeitig bei der Bushaltestelle Sattel Krone an der Kantonsstrasse Nr. 8 Schwyz – Biberbrugg. Der Busknoten Sattel ermöglicht eine attraktive regionale Vernetzung im ländlichen, vom Tourismus geprägten Siedlungsraum.

• Im Jahr 2021 wurde mit der Einführung des NEAT-Fahrplans das Angebot der Buslinie 507 zwischen Schwyz Zentrum und Sattel-Ägeri vom Stundentakt zum Halbstundentakt verdichtet. Im Sinne der öV-Strategie wurde der Bus in Sattel mit der Bahn (S31) verknüpft. In Kombination Bahn und Bus ist Auserschwyz/Einsiedeln neu halbstündlich mit dem Kantonshauptort Schwyz und dem Talkessel Schwyz verbunden.

• Ab Dezember 2023 halten die Züge der Südostbahn (S31) im Dorfzentrum von Sattel beim Zentrumsplatz. Mit dem Bau der neuen Haltestelle rückt die Bahn näher an die Gondelbahn Sattel-Hochstuckli und ermöglicht die kurzen Umsteigewege. Ein 170 Meter langer, teilweise gedeckter Perron wird ans bestehende Gleis gebaut, wo die Reisenden stufenfrei ein- und aussteigen können. Die Haltestelle wird von drei Seiten erreichbar sein. Mit der Inbetriebnahme der neuen Bahnhaltestelle verliert der heutige Bahnhof Sattel-Ägeri seine verkehrliche Funktion für den Personenverkehr. Die bestehenden Personenverkehrsanlagen (Mittelperron und Zugänge) werden zurückgebaut. Die Gleisanlagen bleiben bestehen, da diese weiterhin für Zugskreuzungen und für den Materialumschlag benötigt werden.

Abhängigkeiten zu den Projekten SBB

Zimmerbergbasistunnel II

Der Zimmerbergbasistunnel II behebt den Flaschenhals zwischen Zürich und Zug. Davon profitieren die ganze Zentralschweiz und das Tessin. Der Kanton Schwyz profitiert u.a. vom neuen Viertelstundentakt Luzern – Zürich und den verkürzten Reisezeiten nach Zürich und den Anpassungen des Verkehrsangebotes am linken Zürichsee-Ufer ermöglicht exakten Halbstundentakt

Ausbau Bahnhof Wädenswil

Der Bahnhof Wädenswil wird täglich von rund 20 000 Reisenden benutzt. Viele davon sind Umsteiger von/zu den Zügen der SBB. Prognosen gehen davon aus, dass die Zahl der Ein- und Aussteigenden mittelfristig um einen Drittel zunimmt. Um diesen Anstieg bewältigen zu können, wird der Bahnhof ausgebaut. Reisende profitieren künftig u.a. von verbesserten Umstiegsmöglichkeiten von der SBB- und SOB-Verbindungen.



Die SOB verbindet im Kanton Schwyz Gemeinden mit ausserkantonalen Städten und Regionen. Foto © SOB

Bahn 2050

Weitere Veränderungen sind mit der Langfristperspektive «Bahn 2050» zu erwarten. Mit diesem weiteren Ausbausritt soll vor allem der regionale und lokale Bahnverkehr gestärkt werden, weil damit u.a. ein hohes Umsteigepotenzial auf Bahn erwartet wird. Die Zielsetzungen und Stossrichtungen für die Bahn 2050 sind aber breiter gefasst. Neben einer signifikanten Erhöhung des Modalsplittes (Modalsplit: Der Anteil des öv am Gesamtverkehr) werden die Klimaneutralität des Bahnbetriebs, die nahtlose Integration des Bahnangebots in der Gesamtmobilitätsangebots sowie die Nutzung neuer Technologien zwecks und Effizienzsteigerung angestrebt

Modalsplit

- Der Begriff Modalsplit beschreibt die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Gesamtverkehr in einem bestimmten Gebiet in einem definierten Zeitraum. Es gibt also nicht einen Modalsplit, sondern sehr viele unterschiedliche Definitionen und Abgrenzungen.
- Der Modalsplit beschreibt damit das Mobilitätsverhalten, er hängt unter anderem vom Verkehrsangebot und wirtschaftlichen Entscheidungen ab
- Die allermeisten Modalsplits werden auf Basis des «Mikrozensus Mobilität und Verkehr» gebildet. Dies ist eine schweizweite Befragung, die alle fünf Jahre vom Bundesamt für Statistik (BFS) und Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) durchgeführt wird.

Digitale Personen- und Güterlogistik

Für die Personen- und Materiallogistik stehen bewährte Hubs zur Verfügung (Bahnhöfe, Haltestellen, Anschlussstellen, Industriegleise). Die digitale Logistik regelt und steuert alle Transportbewegungen bis hin zum Ein- und Auschecken. Die Komplexität der digitalen Netzwerke nimmt zu (auch aus Sicherheitsgründen).

Stossen die verschiedenen Systeme der Logistiker an Grenzen oder wächst ihre Kompatibilität und Effizienz?

- a) Die Bahnbranche arbeitet aktiv daran, die Automatisierung der Produktionsketten mit Hilfe der Digitalisierung voranzutreiben. Dies mit dem Ziel eines Effizienzgewinnes einerseits, aber auch mit der Absicht, rascher und flexibler auf Bedürfnisse der Kundschaft zu reagieren. An einem schönen Wochenende, beispielsweise, soll das Angebot an Zügen, gestützt auf Prognosen und Erfahrungswerten, rasch erweitert werden können.
- b) Neben den sicherheitstechnischen Gesichtspunkten tragen aber auch Regulationen und Auflagen sowie die unterschiedlich ausgestatteten Infrastrukturen und Züge zur Komplexität bei. Deshalb müssen wir in diesen Bereichen, vor einem weiteren Digitalisierungsschritt, eine Vereinfachung und Vereinheitlichung vorantreiben. Nur so erreichen wir ein effizientes und robustes Bahnsystem.
- c) Aus meiner Sicht arbeitet die Logistikbranche bereits heute effizient, nachfrageorientiert und ist im Sinne der Kompatibilität in der Lage, mehrere Verkehrsträger miteinzubeziehen. Diese Punkte gilt es auch in der Personenmobilität anzustreben, um durch die Vernetzung verschiedener Mobilitätsträger (Auto, Bahn, Bus, Auto, etc.) verkehrsmittelübergreifende Angebote anbieten zu können.

Energiewirtschaft

Im Zeichen einer erhöhten Sensibilität in der Energiewirtschaft prüft auch die SOB ihr Rollmaterial und die Versorgungssysteme. Sicherheit, Stabilität und Komfort werden uns jedoch immer mehr von der erhofften Netto-Null-Vision in der Energiestrategie Schweiz entfernen. Sind im Weiteren damit verbundene deutliche Kostensteigerungen zu erwarten? Was kommt da auf die Kunden der SOB zu?

Weiter auf Seite 19

M
MEISTER
TRAURINGE UND SCHMUCK



a
Commitment
for Life



*„So kostbar wie die schönsten
Erinnerungen“ - Swiss Made*

MEISTER STORE
LIMMATQUAI 16 • 8001 ZÜRICH

T 044 225 11 99 • WWW.MEISTERSCHMUCK.CH
DI – FR 11.00 – 19.00 / SA 10.00 – 17.00

MEISTER STORE
HIRSCHMATTSTRASSE 13 • 6003 LUZERN

T 041 241 02 02 • WWW.MEISTERSCHMUCK.CH
DI, MI, FR 11.00 – 18.30 / DO 11.00 – 19.00
SA 10.00 – 17.00

MEISTER MANUFAKTUR SHOP
HAUPTSTRASSE 66 • 8832 WOLLERAU

T 044 787 46 47 • WWW.MEISTERSCHMUCK.CH
DO + FR. 13.00 – 19.00 / SA 10.00 – 16.00



Fortsetzung von Seite 17

Unterhaltsarbeiten am Schienennetz, Wollerau. Foto © Bott

Die Netto-Null-Vision in der Energiestrategie Schweiz sehen wir mit der Weiterentwicklung des Bahnsystems nicht im Widerspruch. Ganz im Gegenteil. Wie bereits erwähnt wird die Bahn mit der Vision 2050 einen wesentlichen Beitrag zur Netto-Null-Vision leisten und ist somit Teil der Lösung. Die Themen Sicherheit, Stabilität und Komfort bleiben dabei klar im Fokus der Eisenbahn. So fahren die neuen Fahrzeuge der SOB mit höchster Energieeffizienz und bieten einen hervorragenden Komfort. Ausserdem erzeugen wir Solarstrom und nutzen diese für unsere Produktionsanlagen (Bsp. hoher Eigennutzungsgrad am im Service-Zentrum Samstagen wird mit Neubau noch deutliche vergrössert). Im Weiteren werden in Zukunft durch die intelligente Steuerung unserer Züge zusätzliche Optimierungen möglich.

SOB kontra MIV (Motorisierter Individualverkehr)

In den letzten «Corona-Jahren» wechselten viele Bahnkunden wieder auf das Auto. Preiserhöhungen bei Bahntickets könnten diesen Trend fortsetzen. Fahrgäste sind zunehmend skeptischer, sich zusätzlichen Beschränkungen zu unterwerfen (Maskenzwang). Mit welchen substanziellen Vorteilen könnte die SOB ihre Pendler- und Touristik-Kunden zurückholen?

Für den Erfolg des ÖV ist die Vernetzung im Gesamtsystem, kombiniert mit attraktiven Angeboten wichtig. Dazu arbeitet die SOB mit Partnern an der Entwicklung von kombinierten Mobilitätsangeboten von Tür zu Tür. Zudem werden die Möglichkeiten der Digitalisierung konsequent genutzt. Für unsere Kunden werden gemeinsam mit unseren Partnern in der Branche attraktive Angebote in verschiedenen Segmenten wie Pendler oder Freizeit entwickelt.

In diesem Zusammenhang gilt es zu betonen, dass wir auch mit Schwyz Tourismus eng zusammenarbeiten und dieses Netzwerk im Kanton erweitern wollen. Wir sind offen für Kooperationen.

Gerade im Pendlerbereich ist die Herausforderung hoch, den neuen Ansprüchen mit erhöhtem Homeoffice gerecht zu werden. Weiter wird der Freizeit-Bereich wichtiger – da nutzen wir die Möglichkeiten von digitalen Angeboten, um den Kunden attraktive Angebote zu machen, gepaart mit innovativen Angeboten, die den Kunden die öV-Nutzung ermöglichen (zB. Extrazüge nach den Heimspielen des HC Ambri-Piotta, Voralpen-Express Herbsthit, Treno Gottardo-Hit etc.). Natürlich setzt dies immer eine hohe Qualität und einen guten Kundenservice auf den Fahrzeugen voraus – hier spielen unsere Kundenbegleiter auf unseren Zügen die entscheidende Rolle und auch der Kaffee in unserem Bistro trägt zu einem höheren Komfort während der Fahrt bei, was sehr geschätzt wird.



Schweizerische Südostbahn AG

Geschäftsbereich Infrastruktur
Stationsstrasse 52
8833 Samstagen
www.sob.ch

Mobilität bis auf Top-Niveau

Die Mobilität im Kanton Schwyz beschränkt sich nicht auf die Talebene und über den Hoger Einsiedeln zwischen Auser- und Innerschwyz. Ein exzellentes Angebot der Bergbahnen erschliesst gleichfalls die Bergregionen bis hinauf zu den Top-Niveaus.

Adrian Bühlmann im Gespräch mit der AUSLESE

Seilbahn/Schientrassen und technischer Ausbau

Das bewährte Bahnangebot und die Fahrtakraten prägen die Infrastruktur des Kantons Schwyz. Sind mittel- und langfristige Veränderungen in der Angebotsstruktur geplant, Reduzierungen oder im Ausbau? Wenn ja, werden sich Veränderungen auch auf den Schnittstellen bedingen oder bei den Schnittstellen auf die TUZ-Mitglieder?

Bühlmann: Als regionaler Branchenverband für den touristischen Verkehr sind wir nicht zuständig für die öV-Verkehrsinfrastruktur und den Strassenausbau, diese werden durch die öffentliche Hand (Gemeinden, Kantone und der Bund) beauftragt und verantwortet. Für die Bergbahnen nehmen wir die Regionalverbandsfunktion wahr, für die weiteren touristischen Verkehrsbetriebe leiten wir touristische Angebotsverbände. Natürlich sind wir dafür auf gut funktionierende Verkehrsmittel angewiesen, dessen Fahrpläne optimal aufeinander abgestimmt sind. Für die strategische Planung der touristischen Angebote sind die verschiedenen, privatwirtschaftlich organisierten Unternehmen zuständig.

Digitale Personen- und Güterlogistik

Für die Personen- und Materiallogistik stehen bewährte Hubs zur Verfügung. Die digitale Logistik regelt und steuert alle Transportbewegungen bis hin zum ein- und auschecken. Die Komplexität der digitalen Netzwerke nimmt zu. Stossen die verschiedenen Systeme der Mitglieder an Grenzen oder wächst ihre Kompatibilität und Effizienz?

Der Digitalisierung ist für Transportunternehmen in verschiedenen Bereichen (Marketing, Betriebssysteme, Sicherheit, Effizienz) Herausforderung und Chance. Je nach Unternehmensart mehr oder weniger komplex. Für den öV übernehmen vielfach die nationalen Unternehmen wie die SBB, die Südostbahn oder die Postauto AG die technologische Systemführerschaft.



Adrian Bühlmann Geschäftsführer, Transportunternehmen Zentralschweiz TUZ

Energiewirtschaft

Im Zeichen einer erhöhten Sensibilität in der Energiewirtschaft werden auch TUZ-Mitglieder ihr Rollmaterial und die Versorgungssysteme überprüfen. Sicherheit, Stabilität und Komfort werden uns jedoch immer mehr von der erhofften Netto-Null-Vision in der Energiestrategie Schweiz entfernen. Im Weiteren sind damit verbunden deutliche Kostensteigerungen zu erwarten. Was kommt auf die Kunden der TUZ-Mitglieder zu?

Etliche Bergbahnen haben Erschliessungsfunktion und sind systemrelevant (Teil des öV). Der öV und damit auch die Seilbahnen sind heute und in Zukunft Teil der Lösung für einen Energie- und Flächeneffizienten öffentlichen Verkehr. Viele Bergbahnen, Schifffahrtsbetriebe, Bahnen und Busbetriebe haben in den letzten Jahren in alternative Energieversorgung (Fotovoltaik, Wasserkraft usw.) und effiziente Systeme investiert (Rekuperation, Zero-E-Schneelanzen, effiziente Antriebe, hybride Schiffsantriebe, E-Pistenfahrzeuge usw.). Transportbetriebe und Bergbahnen benötigen für einen sicheren Betrieb eine Konzession und sind durch Raumplanungs-, Umwelt- und weitere Gesetze stark reguliert. Die im Rahmen der Energiekrise massiv steigenden Strom- und Kraftstoffkosten werden sicher Preisanpassungen bei den Angeboten nötig machen. Auf der anderen Seite werden die Unternehmen noch mehr Einsparungspotentiale identifizieren und vermehrt in effiziente Systeme investieren.

Transportunternehmen Zentralschweiz TUZ

Sempacherstrasse 1, CH-6003 Luzern
Telefon 041 360 70 73, Fax 041 360 70 74
info@tu-z.ch, www.tu-z.ch



bewegen | vernetzen | erleben



Zeitlos traditionell kundennaher und zuvorkommender Service. Foto ©

Komfortable Mobilität auf dem Seeweg

Die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) fährt entlang der Schwyzer Kantonsgrenzen und tangiert wenige interne Infrastrukturen an Land. Allerdings strömen Fahrgäste auf und von den Schiffen der SGV, sie beeinflussen als Kunden Schwyzer Dienstleister und deren Betriebswirtschaft. Hier besteht eine Zusammenarbeit in der Logistik. Solange Schwyzer Dienstleister für Fahrgäste attraktive Landgang-Attraktivitäten vorfinden, regt dies das gegenseitige Geschäft an. Wie umgekehrt, würde es am Zubringerangebot fehlen, wäre das für die Schwyzer Betriebe einschneidend benachteiligend.

Stefan Schulthess, CEO der SGV Holding, Luzern im Gespräch mit der AUSLESE zur Frage besonderer Investitionen in die Gästelogistik und Mobilitätssicherung

Herr Schulthess, die SGV nutzt Schwyzer Landestege und profitiert von erleichterten Schiffszugängen für die Passagiere. Sind dahingehend Ausbaueveränderungen hinsichtlich höherem Sicherheits- und Zugangskomforts der Stege und Uferbefestigungen geplant bei denen sich die SGV beteiligen würde?

Schulthess: Aktuell kennen wir weder Pläne Dritter noch sehen wir aus unserer Sicht die Notwendigkeit landseitiger Ausbaueveränderungen hinsichtlich höherem Sicherheits- und Zugangskomforts im Zusammenhang mit SGV Schiffsstegen im Kanton Schwyz. Die Finanzierung allfällig notwendiger Arbeiten an Schiffsstegen oder in unmittelbarer Nähe wird jeweils fallweise geklärt und ist abhängig von den Eigentumsverhältnissen und von der Interessenslage.

Wird es zusätzliche Fahrgastunterstellbauten oder wettergeschützte Wartebereiche geben?

Es sind uns keine diesbezüglichen Pläne Dritter im Kanton Schwyz bekannt. Auch selber haben wir keine diesbezüglichen Pläne.

Wie nimmt Ihre Fahrplangestaltung Einfluss auf den ÖV (digitale Fahrplanabstimmungen, Transportverbünde, Regiokarten)?

Die Fahrplangestaltung der SGV versucht – wie das Fahrplanangebot anderer Transportunternehmen auch – viele Kriterien zu berücksichtigen. Neben der Nachfrageabschätzung stehen betriebliche, ökonomische, ökologische und Abstimmungsfragen mit anderen Transportunternehmen im Vordergrund. Im Zusammenhang mit dem Letztgenannten ist insbesondere unser Anspruch nach möglichst guten Anschlussverbindungen zw. unseren Schiffskursen und anderen Transportunternehmen (Zug, Bus, Bergbahn) zu erwähnen.

**VIER
WALDSTÄTTERSEE**

Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG

Werftestrasse 5
CH-6002 Luzern
Telefon: 041 367 67 67
info@lakelucerne.ch



Die SBB verbindet Schweizweit Menschen und Orte. Foto © Bott

Mobilität in gesichertem Komfort

Das Unternehmen der Schweizerische Bundesbahnen SBB bringt täglich über 0.88 Mio. Reisende und über 185 000 t Güter ans Ziel. Mitarbeitende setzen sich mit Leidenschaft für ihre Kunden ein und verbinden Regionen, Orte und Gefühle. Distanzen verwandeln sich in Nähe. Die SBB ist ein unverzichtbarer Logistiker für die Mobilität der Reisenden in den und aus dem Kanton Schwyz. Die AUSLESE befragte die SBB zur weiteren Entwicklung im Rahmen dieser Mobilität.

Jeanine Egi, Mediensprecherin im Gespräch mit der AUSLESE

1. Schienennetz, Bahnverbindungen

Das bewährte Schienennetz und die Taktraten der Zugverbindungen prägen die Infrastruktur des Kantons Schwyz. Sind mittel- und langfristige Veränderungen in der Angebotsstruktur geplant, Reduzierungen oder im Ausbau? Wenn ja, werden sich Veränderungen auch auf den Schnittstellen bedingen oder bei den Schnittstellen auf die SBB auswirken?

SBB: Im Mittel- und Langfristhorizont gibt es wenige Änderungen. Die heutige Angebotsstruktur mit den Verkehrsknoten in Arth-Goldau sowie Pfäffikon SZ bleibt bestehen. Mittel- und langfristig sind keine Reduktionen des Angebots geplant, es wird punktuelle Ausbauten mit Kapazitätserweiterungen geben. Mittelfristig ist vorgesehen, dass die S-Bahnlinien der SBB in der Zentralschweiz mit den neuen S-Bahn Triebzügen Evo ausgestattet werden, welches die SBB bei Stadler beschaffen wird. Inwiefern die in den nächsten Jahren anstehende Konsolidierung des Angebotskonzepts (AK35) Auswirkungen auf die langfristige Angebotsstruktur des Kantons Schwyz haben wird, ist zurzeit nicht belastbar darzulegen. Die Verantwortung für die Konsolidierung des AK35 liegt beim Bundesamt für Verkehr.

Die Abstimmung und Sicherstellung der Reiseketten über mehrere Verkehrsträger ist ein zentrales Element des öffentlichen Verkehrs der Schweiz. Die Angebotsstruktur der Bahn in allen Zeithorizonten ist dem Kanton Schwyz bekannt und wird regelmässig in Abstimmungssitzungen zwischen SBB und Kanton Schwyz besprochen. Die Sicherstellung eines geeigneten regionalen öV-Angebots mit Anschlüssen liegt in der Planungshoheit des Kantons Schwyz als Hauptbesteller des regionalen Personenverkehrs. Relevante Raumentwicklungen fliessen in die Verkehrsprognosemodelle der SBB ein und werden bei der Entwicklung des Bahnangebots mitberücksichtigt.

2. Digitale Personen- und Güterlogistik

Für die Personen- und Materiallogistik stehen bewährte Hubs zur Verfügung, wie Bahnstationen, Haltestellen, Anschlussstellen Industriegleise. Die digitale Logistik regelt und steuert alle Transportbewegungen bis hin zum Ein- und Auschecken der Bahnreisenden und Gütersendungen. Die Komplexität der digitalen Netzwerke nimmt auch aus Sicherheitsgründen zu. Stossen die verschiedenen Systeme der Logistiker an Grenzen oder wächst ihre Kompatibilität?

Aktuell stösst das System der Güterlogistik hinsichtlich einiger manueller Komponenten an die Grenzen: So ist der manuelle Kupplungsvorgang eine schwere Arbeit, die Kraft und Ausdauer braucht. Ein anderes Beispiel ist die aufwändige manuelle Bremsprobe: Mitarbeitende müssen den Zug vor jeder Fahrt bei Wind und Wetter ablaufen. Durch Automation und Digitalisierung erfolgen solche Prozesse erheblich effizienter. Für mehr Effizienz im Bahngüterverkehr und somit eine höhere Wettbewerbsfähigkeit ist eine länderübergreifende Standardisierung und Automation zwingend.



Schlüssel dazu ist die digitale automatische Kupplung (DAK). Sie ermöglicht neben den direkten Effekten des schnelleren und sichereren Rangierens weitere Digitalisierungs- und Automatisierungsschritte in den Betriebsprozessen.

SBB Cargo investiert seit mehreren Jahren in Automations- und Digitalisierungsprojekte. Denn der Schienengüterverkehr kann ausserdem einen wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten. Das Ziel ist, weniger Güter auf der Strasse zu transportieren – trotz steigender Transportleistung. Das Erreichen dieses Ziels hängt vom zentralen Faktor ab, dass sich der Schienengüterverkehr im Wettbewerb behaupten kann und keine Rückverlagerung auf die Strasse riskiert wird.

3. Energiewirtschaft

Im Zeichen einer erhöhten Sensibilität in der Energiewirtschaft wird auch die SBB ihr Rollmaterial und die Versorgungssysteme überprüfen. Sicherheit, Stabilität und Komfort werden uns jedoch immer mehr von der erhofften Netto-Null-Vision in der Energiestrategie Schweiz entfernen. Im Weiteren sind damit verbunden deutliche Kostensteigerungen zu erwarten. Was kommt da auf die Kunden der SBB zu?

Über Preiserhöhung entscheidet die öV-Branchenorganisation Alliance SwissPass. Die Preise bleiben im Jahr 2023 zum sechsten Mal in Folge stabil, dies trotz gestiegener Kosten. Weitere Fragen beantwortet die Alliance SwissPass.

4. SBB kontra MIV (Motorisierter Individualverkehr)

In den letzten «Corona-Jahren» wechselten viele Bahnkunden wieder auf das Auto. Preiserhöhungen bei Bahntickets könnten diesen Trend fortsetzen. Fahrgäste sind zunehmend skeptischer, sich zusätzlichen Beschränkungen zu unterwerfen. Mit welchen substanziellen Vorteilen könnte die SBB ihre Pendler- und Touristik-Kunden zurückholen?

Wir stellen fest, dass die Auslastung der Züge kontinuierlich zunimmt. Klimafreundliches und staufreies Reisen liegt im Trend, dies sehen wir insbesondere auch im Freizeitverkehr. Mit Services wie dem SBB Gepäcktransport ist die Reise auch angenehm, wenn man nicht auf grosses Gepäck verzichten will [siehe Kasten Reisegepäck].

Sparbillette tragen zu einer doppelten Verlagerungswirkung bei. Sie lenken die Kunden einerseits auf schwach ausgelastete Züge, andererseits haben sie sich dank den Sparbilletten für den ÖV statt für ein anderes Transportmittel entschieden. Konkret in Zahlen: Dank Sparbilletten wurden von Januar bis September 2022 im ÖV Schweiz zusätzlich 1 Million Fahrten unternommen [67 Prozent dieser Fahrten wären sonst mit einem anderen Transportmittel gemacht worden, 33 % der Reisenden hätten die Reise gar nicht unternommen].

Bedürfnisse von Freizeitreisenden und Pendlern sowie deren Anforderungen an das Angebot unterscheiden sich stark. Die SBB möchte darum in enger Absprache mit Kantonen und dem BAV, ihr Angebot in den nächsten Jahren kundenorientiert weiterentwickeln und so die stark zunehmende Nutzung des öV Schweiz durch Freizeitreisende weiter fördern. Mit ersten neuen saisonalen Zugverbindungen für den Freizeitverkehr – dem Verbier Express und dem VosAlpes Express – haben wir bereits sehr positive Erfahrungen gemacht.

Die ÖV Branche testet neue Abo-Formen, wie z.B. das ÖV-Guthaben [siehe Kasten Alliance SwissPass: Keine Preiserhöhungen im öV – Billettkauf für Velo und Hund wird deutlich einfacher - Alliance SwissPass]

SBB Reisegepäck

Bei Bahnreisen innerhalb der Schweiz und ins Ausland, transportiert die SBB das Reisegepäck innerhalb mehrerer Optionen.

Gepäck-Special: Abholen lassen des Gepäck an einer beliebigen Adresse in der Schweiz und in Liechtenstein. Lieferung am übernächsten Tag in ausgewählte Hotels und an einigen Orten auch direkt in die Ferienwohnung – und auch wieder zurück nach Hause. **Reisegepäck Tür zu Tür:** Das Gepäck wird an einer Adresse in der Schweiz abgeholt und am übernächsten Tag an Ihre Zieladresse zugestellt. **Express-Frist:** Gepäck wird am selben Tag an einer Zieladresse zugestellt. **Reisegepäck Bahnhof zu Tür:** Gepäckversand an einem für Reisegepäck ausgewählten Bahnhof und Zustellung am übernächsten Tag an eine Zieladresse. **Reisegepäck Tür zu Bahnhof:** Gepäck wird an einer Adresse in der Schweiz abgeholt und kann am übernächsten Tag am Zielbahnhof abgeholt werden. **Reisegepäck ins Ausland:** Gepäckversand von der Schweiz ins Ausland und vom Ausland in die Schweiz.



SBB CFF FFS

Schweizerische Bundesbahnen AG

Hauptsitz, Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65

Alliance SwissPass

Wie angekündigt bleiben die Preise im öffentlichen Verkehr per Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2022 stabil. Gleichzeitig erfährt das Angebot einige kundenfreundliche Anpassungen. So bietet beispielsweise der neue Velo-Tarif umfangreiche Verbesserungen. Im Hinblick auf das kommende Jahr wurden zudem wegweisende Entscheide gefällt: Kinder und Jugendliche werden von einem stark verbesserten, preislich attraktiven Jugendsortiment profitieren. Und ein neues Abomodell mit Guthaben wird eingeführt. Billettkauf für Velo und Hund wird deutlich einfacher. Preissenkungen und neue Angebote im Jugendsortiment.

Die Alliance SwissPass als Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs und Zusammenschluss von 250 Transportunternehmen und 18 Verbänden engagiert sich schweizweit für harmonisierte, verständliche und wirtschaftliche Tarifbestimmungen, moderne und attraktive Vertriebslösungen sowie kundenorientierte Sortimente und Informationssysteme.



Alliance SwissPass

Kommunikation
kommunikation@allianceswisspass.
Thomas Ammann,
Telefon 076 553 82 81, Reto Hügli,
Telefon 076 553 82 84

IHR BERATUNGSZENTRUM FÜR SOZIALE SICHERHEIT

AHV IV Ergänzungsleistungen

Prämienverbilligung Pflegefinanzierung

Familienzulagen Mutter- und Vaterschaftsentschädigung

Betreuungsentschädigung Erwerbsersatz

Alimente Überbrückungsleistungen

*Stehen Sie kurz
vor der Pensionierung?*

*Sind Ihre Mitarbeitenden
gesundheitsbedingt
regelmässig abwesend?*

*Stehen Sie kurz
vor dem Schritt
zur Selbständigkeit?*

*Benötigen Sie
Unterstützung beim
Inkasso von Alimenten?*



Fortsetzung Wirtschaftsnachrichten aus den Regionen des Kantons Schwyz von Seite 11

Neue Axenstrasse: Beschwerde wird nicht weitergezogen

Gegen den Entscheid der Plangenehmigung des UVEK zum Bau der Neuen Axenstrasse im Jahr 2020 hatten Umweltverbände eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Dieses hat die Beschwerde nun vollumfänglich abgelehnt. Die Beschwerdeführer verzichten auf einen Weiterzug ans Bundesgericht. Damit steht dem Bau der neuen Axenstrasse, der schon seit 42 Jahren geplant ist, nichts mehr im Weg. Im Idealfall kann 2025 mit den eigentlichen Hauptarbeiten für die beiden neuen Tunneln gestartet werden.

Finanzplan 2023–2026 des Kantons Schwyz zeigt ein solides Bild

Der Scheitelpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung sei wohl erreicht, sagte Finanzdirektor Kaspar Michel bei der Präsentation der Finanzplanung 2023 – 2026. Mittelfristig zeichneten sich Defizite im Staatshaushalt von 18 bis 73 Mio. Franken ab. Doch der Kanton könne zuversichtlich bleiben. Er verfügt Ende 2022 über ein Eigenkapital von hochgerechnet 830 Mio. Franken. Die Investitionsrechnung sieht für 2023 Nettoinvestitionen im Umfang von 73 Mio. Franken und danach bis 2026 von 93 bis 121 Mio. Franken vor. Grösste Brocken sind der Neubau der KSA in Pfäffikon und Nuolen, die Ortsdurchfahrt Freienbach West, der Ausbau Feldmoosstrasse in Lachen und Hohleneich-Lägeten in Tuggen.

Immobilienmarkt: Stärkstes Preiswachstum seit über 15 Jahren

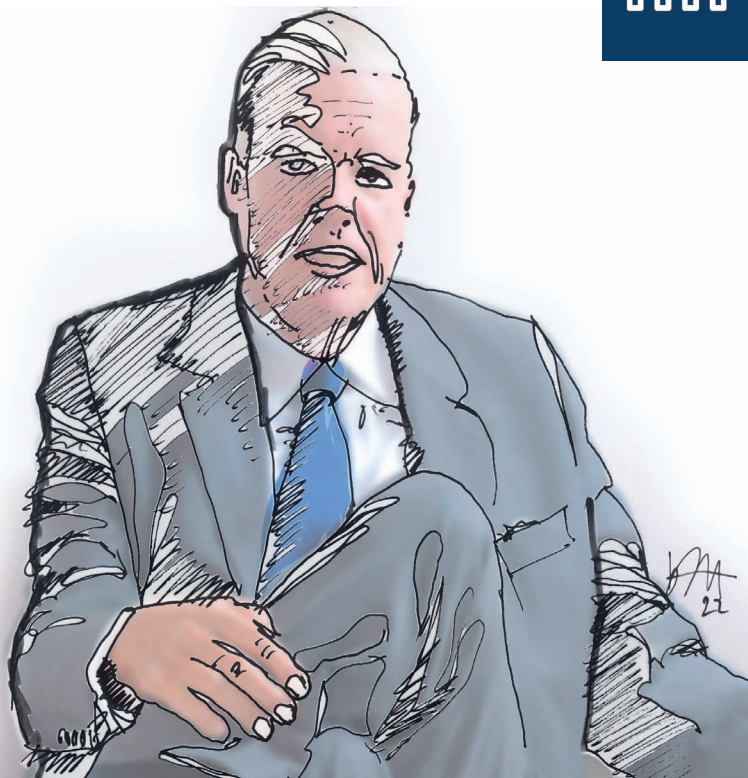
Eine nur leicht rückgängige Nachfrage auf sehr hohem Niveau und ein weiterhin knappes Angebot lassen die Immobilienpreise im Kanton Schwyz im schweizweiten Vergleich am stärksten ansteigen. Das Interesse an Immobilien übersteigt das Angebot weiterhin. Ein Inserat für eine Mietwohnung beispielsweise wird durchschnittlich nur 15 Tage aufgeschaltet. Noch nie seit Messbeginn wurden Mietwohnungen im Kanton Schwyz so schnell vermarktet. Das zeigt die regelmässige Studie zum Schwyzer Immobilienmarkt, welche die Schwyzer Kantonalbank in Zusammenarbeit mit dem Immobilienberatungsunternehmen Wüest Partner präsentierte.

Die Arbeitslosenquote ist rekordmässig tief

Die Arbeitslosigkeit im Kanton Schwyz liegt auf einem Rekordtief. Gemäss den Erhebungen des Kantonalen Amtes für Arbeit (AFA) waren im Kanton Schwyz Ende September insgesamt 644 Personen arbeitslos (Vorjahr: 902). Dies entspricht einer Abnahme von 31 Personen oder 4,6 Prozent gegenüber dem Vormonat. Die Arbeitslosenquote verharrt damit gegenüber dem Vormonat bei 0,7 Prozent und liegt im Bereich wie vor der Wirtschaftskrise 2008.

Schwyzner Gemeinden um 50 bis 60 Millionen Franken entlasten

Das Amt für Finanzen des Kantons Schwyz rechnet damit, dass der Kanton mit der neuen Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Gemeinden 50 bis 60 Millionen Franken übernehmen wird. Dies sagte Martin Wipfli, Präsident des Verbands Schwyzer Gemeinden und Bezirke (vszgb) an der 17. Generalversammlung des Verbands. Wie Wipfli weiter ausführte, sollen die einwohnerstarken Gemeinden und jene, «die es nötig haben», entlastet werden.



Klaus-Michael Kühne, Illustration: @ Bott

Kühne ist inzwischen der grösste Aktionär der Lufthansa

Klaus-Michael Kühne ist zum grössten Aktionär der Lufthansa-Gruppe aufgestiegen. Der 85-jährige lebt seit vielen Jahren in Schindellegi am Hauptsitz des Logistikunternehmens Kühne+Nagel, des weltweit grössten Anbieters von See- und Luftfracht. Der Tages Anzeiger berichtet, dass Kühne nun bei der Swiss-Muttergesellschaft, der Lufthansa, schrittweise seinen Aktienanteil von 5 auf insgesamt 17,5 Prozent erhöht hat. Der gebürtige Hamburger möchte zukünftig Einfluss auf die Geschäfte im Flugverkehrskonzern nehmen.

Kühne+Nagel steigert Gewinn

Der Logistikkonzern Kühne+Nagel hat auch im dritten Quartal von den globalen Lieferkettenproblemen profitiert. Es gelang bei allen wichtigen Kennzahlen eine Verbesserung. Konkret stieg der Nettoumsatz im dritten Quartal um 16 Prozent auf 9,97 Mrd. Franken. Der Rohertrag nahm um 7 Prozent auf 2,71 Milliarden zu.

Das Leben schreibt die schönsten Geschichten.
Wir begleiten Sie dabei.

Generalagentur Lachen
Roland Egli
Sagenriet 3, 8853 Lachen

Generalagentur Schwyz
Stephan Annen
Schmiedgasse 30, 6430 Schwyz

mobil.ar.ch

die Mobil.ar

1016029



Der Lehrstellenmarkt gestaltet sich positiv. Foto © BIZ

Als Lehrbetrieb aktiv sein

**Man muss auch als Lehrbetrieb aktiv werden
Wie gestalten Betriebe ihr Lehrlingsmarketing?**

Der Herbst ist die Zeit der Lehrstellensuche. Wie die Ergebnisse der Schulerhebung (SEE) zeigen, entwickelt sich der Lehrstellenmarkt für die Jugendlichen positiv. Seit einigen Jahren gibt es mehr freie Lehrstellen als Interessentinnen und Interessenten. Trotzdem hoffen zahlreiche Schülerinnen und Schüler auch diesen Herbst auf eine Zusage im gewünschten Beruf und Betrieb. Gleichzeitig versprechen sich auf der anderen Seite Lehrbetriebe möglichst passende Bewerbungen um gute Lernende auszuwählen. Nicht alle Lehrstellen lassen sich gleich leicht besetzen. Auch Betriebe sind gefordert, wenn es um die Auswahl von Lehrlingen geht. Lehrlingsmarketing ist wichtig geworden. Wir haben Erika Etter, HR-Verantwortliche vom Seehotel Waldstätterhof in Brunnen, Roman Iten, Leiter Gebäudetechnik der EWS AG und Remo Widmer, Leiter Ausbildung vom Spital Schwyz zum Thema befragt.

Rahel Emmenegger Berufs-, Studien- und Laufbahnberaterin

Einige Berufe haben Jugendliche eher auf dem Schirm

Es gibt Unterschiede zwischen Lehrberufen weiss Remo Widmer vom Spital Schwyz. In pflegerischen Berufen hätten sie weniger Mühe geeignete Lernende zu rekrutieren. Die Nachfrage sei glücklicherweise immer noch vorhanden. Schwieriger sei es in Berufen, die nicht automatisch mit dem Spital in Verbindung gebracht werden, wie in der Logistik, Küche, Hauswirtschaft oder Informatik. Man müsse auch als Lehrbetrieb aktiv werden, berichtet Remo Widmer. Das Marketing sei in den letzten Jahren wichtiger geworden, nicht nur auf Social Media. Auch Roman Iten der EWS AG bekräftigt dies. Für die EWS AG sei es wichtig verschiedene Kommunikationskanäle zu nutzen, um eine breite Aufmerksamkeit bei den Jugendlichen und ihren Eltern zu erreichen.

Vor 15 Jahren hätten sie deutlich mehr Bewerbungen bekommen. Handwerkliche Berufe seien früher mehr gefragt gewesen. Wie sieht es im neuen Beruf Gebäudeinformatik aus, den es erst seit 2021 gibt? »Voraussichtlich können wir im nächsten Sommer mit der ersten Lehre starten«, freut sich Roman Iten. Auch die Nachfrage nach Schnupperlehren sei da.

Beim Waldstätterhof bekomme man genügend Bewerbungen, vor allem Hotel-Kommunikationsfachfrau und Hotel-Kommunikationsfachmann seien beliebt, berichtet Erika Etter. Durch Themen wie der Personalmangel sei in den letzten Monaten jedoch viel Negatives über die Branche berichtet worden. Dem müsse mit Image-Kampagnen dringend entgegengewirkt werden. Die Berufe sollten für junge Menschen attraktiv sein, damit sie sich für die Branche interessieren und sich dafür entscheiden.

Präsent sein und Schnuppermöglichkeiten anbieten

Alle drei Betriebe nutzen deshalb Gelegenheiten, ihren Betrieb und ihre Lehrberufe an Schulen, Messen, Veranstaltungen und über die eigene Website zu präsentieren. Das Spital Schwyz organisiert jährlich einen firmeninternen Marktplatz für Berufe. Der Waldstätterhof lädt am Berufserkundungstag «Rockyourfuture» von HotellerieSuisse und GastroSuisse dazu ein hinter die Betriebskulissen zu blicken und ist auf Instagram präsent. Auch die Zentralschweizer Bildungsmesse Zebi ist eine wichtige Plattform und bietet Betrieben aus verschiedensten Branchen Gelegenheit sich zu präsentieren.

Im Kanton Schwyz haben Betriebe ausserdem die Möglichkeit Firma und Lehrberufe im eigenen Betrieb für Schülerinnen und Schüler vorzustellen (www.sz.ch/focus). In der Berufswahl kommt es immer wieder vor, dass Jugendliche ihren Wunschberuf an einer solchen Focus Veranstaltung entdecken und sich später beim entsprechenden Lehrbetrieb bewerben.



Die Focus Veranstaltungen werden von den Lehrbetrieben zusammen mit der Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung organisiert.

Nicht nur bei der Berufserkundung, sondern auch bei der Lehrstellensuche sind Veranstaltungen eine Möglichkeit. Im Februar findet jeweils in Rothenthurm in Zusammenarbeit mit dem Amt für Berufsbildung der Lehrstellenmarkt für jugendliche Lehrstellenbewerbende statt. Verschiedene Firmen präsentieren sich vor Ort und bieten ihre noch offenen Lehrstellen für den August im gleichen Jahr an.

Als besonders relevant wird von allen drei Betrieben das Angebot der Schnupperlehre genannt. «So können sich Bewerbende versichern, dass wir der passende Ausbildungsbetrieb für sie sind», findet Remo Widmer.

Auf dem schweizerischen Portal der Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung sind nicht nur die jeweils offenen Lehrstellen, sondern seit Neustem auch die Adressen für Schnupperlehren direkt online abrufbar. Betriebe können so über www.berufsbildung.ch/schnupperlehre selber überprüfen, ob der eigene Betrieb für die Jugendlichen als Schnupperadresse zugänglich ist. Auch beim Waldstätterhof wird auf Schnupperlehren gesetzt. Die Bewerbenden auf Lehrstellen würden immer jünger. Deswegen sei es wichtig, dass der Auswahlprozess gründlich gemacht werde, auch wenn dies den Gewinnungsprozess verlängere, betont Erika Etter.

Das Gefühl am richtigen Ort zu sein

Die aktuelle Generation von Jugendlichen sei durch die Digitalisierung sehr gut informiert, sagt Remo Widmer. Durch die Fülle an Informationen und Angeboten sei es jedoch auch schwieriger geworden, sich zu entscheiden. Deshalb achtet das Spital Schwyz darauf, gut und transparent zu informieren, auch bezüglich der Erwartungen an die Lernenden. Auf der Homepage des Spital Schwyz können sich Jugendliche ausführlich über die Ausbildung informieren. Bei Fragen rund um die Ausbildung gibt es eine Ansprechperson.

Auf der Homepage der EWS AG springen dem Besucher sofort die roten T-Shirts der Mitarbeitenden ins Auge. «Das Team Rot ist als Idee bei einer Arbeitgeberkampagne entstanden», erklärt Roman Iten. «Der EWS AG war es wichtig, aufzuzeigen, dass der Teamzusammenhalt bei der EWS AG besonders gross ist.» Seither sei Team Rot ein fester Bestandteil des Firmenbrandings. Damit auch Schnupperlernende sich vom ersten Tag an als Teil des Team Rot fühlen dürfen, kriegen sie am ersten Tag ein rotes T-Shirt.

Alle drei Betriebe betonen den hohen Stellenwert der Ausbildung. Zufriedene Lernende und deren Eltern seien die beste Werbung, bringt es Erika Etter auf den Punkt. «Die Lehre ist eine intensive Zeit», bekräftigt Remo Widmer. Deshalb sei es für ihn wichtig, dass die Lernenden das Gefühl haben, am richtigen Ort zu sein: «Dann gelingt es auch, einen optimalen Lernerfolg zu erzielen.

Rent-a-Stift 2023 – jetzt anmelden!

Lernende bringen den Berufsalltag ins Klassenzimmer. Sie sind die besten Botschafter für die Berufslehre und den Lehrbetrieb.

Lernende aus verschiedenen Berufen besuchen Oberstufenklassen und berichten von ihrer Berufswahl und Lehrstellensuche.

Sie geben Einblick in den Alltag im Lehrbetrieb und an der Berufsfachschule. Dafür stellt der Lehrbetrieb zwei Tage zur Verfügung, einen Vorbereitungstag und einen Tag für den Besuch der Schulklassen. Information und Anmeldung unter: www.sz.ch/rentastift

«Wir machen aus jeder Frage eine Perspektive!»

Die Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung (BSLB) des Kantons Schwyz bietet Berufs- und Studienwahlberatungen, Laufbahnberatungen für Erwachsene, Standortbestimmungen, Veranstaltungen zu Beruf, Studium und Weiterbildung, Unterstützung in Entscheidungsprozessen, Diagnostik, Kurzberatungen im BIZ, Bewerbungs-Checks, Integrationsberatungen für Migrantinnen und Migranten und Fachauskünfte zu Aus- und Weiterbildungen. Die BSLB ist regional verankert und mit verschiedenen Partnerorganisationen aus Bildung und Wirtschaft vernetzt.

kantonschwyz 

Amt für Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung

BIZ Pfäffikon – BIZ Goldau – BIZ Einsiedeln

www.sz.ch/biz



Neues Verteilzentrum Seewen Foto © Victorinox



Prozessüberwachung im Überblick. Foto © Victorinox



Barcode-gesteuerte Lagerkapazität. Foto © Victorinox



Edgar Fleklin referiert über das Verteilzentrum. Foto © Bott



Gebannt lauschen die Zuhörer. Foto © Bott



Raumkapazitäten für zusätzliche Vertriebsaktivitäten. Foto © Bott



Wandelgalerie der Versandhalle. Foto © Bott



H+I-Herbstanlass bei Victorinox

Am 2. November 2022 lud der H+I zu einem raren Unternehmensanlass ein. Auf dem Programm stand eine Besichtigung der Victorinox Messerfabrik und des neuen Vertriebszentrums in Seewen.

Andreas Kumin, Präsident des H+I übergab das Wort an Michael Tschümperlin und das Team für Besucherführung bei Victorinox. Der Rundgang bot einen exklusiven Einblick in eine hochspezialisierte Fertigung und als Highlight in das neue Verteilzentrum. Zum Abschluss des Rundgangs durften sich die Gäste bei einem Apéro Riche und in lockeren Gesprächen über die beeindruckenden Erlebnisse austauschen.

Inbetriebnahme des Victorinox Distributionszentrums

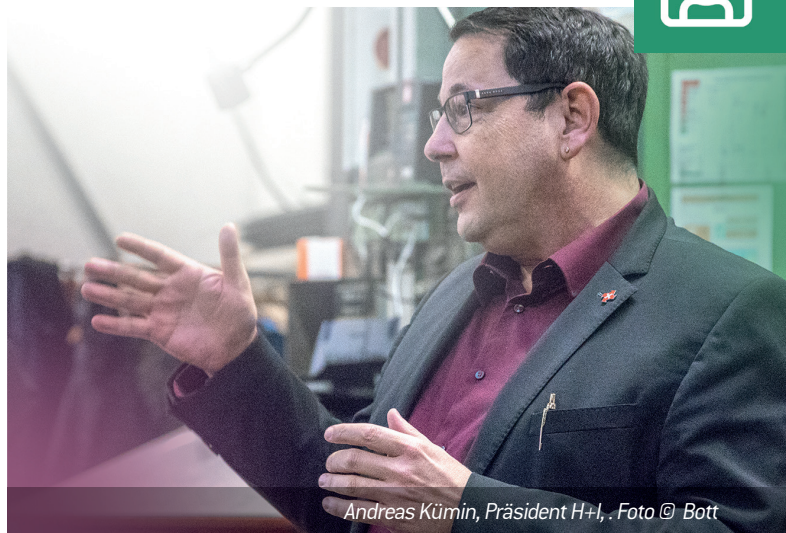
Mit der Inbetriebnahme des neuen Europäischen Distributionszentrums in Seewen SZ gelingt Victorinox ein weiterer Meilenstein. Durch die Zentralisierung wird die Logistik optimiert, Prozesse rationalisiert und die Effizienz und Nachhaltigkeit gesteigert. Gleichzeitig ist das neue Distributionszentrum ein klares Bekenntnis zum Standort Schwyz.

Im Juli 2020 ist der erste Bahnwagen mit Victorinox- und Wenger Gepäck im neuen Victorinox Distributionszentrum angekommen. «Es ist das erste Mal in der Geschichte von Victorinox, dass ein Bahnwagen aus Belgien bis vor die Türen des Victorinox-Lagers fahren kann, und dies alles ausschliesslich auf dem Schienenweg», erklärte damals CEO Carl Elsener stolz. Der direkte Gleisanschluss ermöglicht es, wo immer sinnvoll, die Bahn zu nutzen und unterstützt die Nachhaltigkeitsbestrebungen von Victorinox zusätzlich.

Nach ausführlichen Tests – vom Wareneingang bis zur Auslieferung – konnte das neue Europäische Distributionszentrum dann in Betrieb genommen werden. Es ermöglicht die Zentralisierung der bisher 17 verschiedenen Lagerstandorte in der Schweiz und Europa.

Das Europäische Distributionszentrum ist in drei Etagen unterteilt, besitzt ein Gebäudevolumen von 173'000 m³ und beherbergt ein voll-automatisiertes Kleinteilelager mit vier Gassen, 29 Ebenen pro Gasse, 116 Shuttles und Platz für 38'500 Behälter, sowie ein halb-automatisiertes Hochregal mit 9500 Palettenplätzen. Somit ist es ein Paradebeispiel für die technische Digitalisierung. Im Untergeschoss befindet sich das Rohmateriallager, in dem rund 3'000 Tonnen Stahl, Kunststoff und Corner Counter Displays eingelagert sind. Mit einem geschulten Kernteam von rund 40 Mitarbeitenden können im im Victorinox Distributionszentrum jährlich bis zu 115'000 Bestellungen oder 1.1 Millionen Auftragspositionen abgewickelt werden. Dies bedeutet, dass bei guter Auslastung mehr als 40 Millionen Produkte pro Jahr versendet werden können.

Die hohe Investition von rund 50 Mio. CHF im Talkessel ist ein klares Bekenntnis zum Standort Schwyz. Für den Schweizer Standort spricht auch die Tatsache, dass mit den Taschenmessern, Haushalts- und Berufsmessern, den Uhren und dem Parfum vier der fünf Produktkategorien in der Schweiz hergestellt werden.



Andreas Kumin, Präsident H+I, . Foto © Bott



Andreas Kumin, H+I, Michael Tschümperlin. Victorinox. Foto © Bott



Das Besucherteam von Victorinox. Apéro gestirbt vom H+I und St. Jakobskellererei, Seewen. Foto © Bott

In der Region selber wurde durch das Zusammenführen der bisher sechs regionalen Aussenlager der Werksverkehr im Schwyzer Talkessel deutlich verringert, da die zahlreichen Transferfahrten zwischen den verschiedenen Standorten wegfallen. Vor allem die Durchfahrt Unterseewen wurde dabei durch interne Steuerungsmassnahmen entlastet. Durch die Anbindung an den Schienenverkehr sowie die Photovoltaikanlage auf dem Gebäudedach und Ladestationen für Elektroautos unterstreicht Victorinox zusätzlich ihren Nachhaltigkeitsanspruch.

Medienmitteilung

Energiekrise belastet die Wirtschaft

Das Schweizer Bruttoinlandprodukt (BIP) wird gemäss KOF Konjunkturprognose in diesem Jahr um 2.3% steigen. Für das kommende Jahr erwartet die KOF in ihrem Basisszenario einen Anstieg des realen sporteventbereinigten Bruttoinlandprodukts von 1%. Für Europa ist die Unsicherheit über die Gasversorgung im Winter stark gestiegen. In ihrem Basisszenario geht die KOF dennoch davon aus, dass es hier zu keiner wesentlichen formalen Rationierung kommt.

Trotz stark gestiegener Energiepreise keine Rezession in der Schweiz

Durch den Ukraine-Krieg sind die Energiepreise weltweit stark gestiegen, was wiederum die Inflation in vielen Ländern befördert hat. Die weiterhin vorhandenen Lieferprobleme und das Pandemiegeschehen in China befeuern diese Preisentwicklung zusätzlich. Zwar ist die Inflation in der Schweiz im internationalen Vergleich niedriger, doch bremst sie auch hier die Kaufkraftentwicklung. Unter diesen Umständen steigt gemäss Prognose der KOF das reale BIP (bereinigt um grosse Sportanlässe) in diesem Jahr um 2.3%, im kommenden Jahr um 1% und im Jahr 2024 um 1.7%. Die Schweizer Wirtschaft kann demnach im Basisszenario der KOF eine technische Rezession mit zwei negativen Quartalsveränderungen in Folge umgehen. Im Verlauf des Jahres 2023 wird die Konjunktur langsam Tritt fassen und sich dann im Jahr 2024 normalisieren.

Unsicherheit über die Gasversorgung beeinträchtigt Weltwirtschaft

Speziell für Europa und insbesondere für Deutschland hat die Unsicherheit über die Gasversorgung im kommenden Winter zugenommen. In ihrem Basisszenario geht die KOF allerdings davon aus, dass es zu keiner wesentlichen formalen Rationierung kommt. Durch Lieferungen aus anderen Ländern, Einsparungen und Nutzung der Gasspeicher kann im günstigen Fall – der hier im Basisszenario unterstellt ist – eine solche formale Rationierung durch die Politik vermieden werden. Gleichwohl zeigt sich der Mangel in den gestiegenen Preisen und macht bereits manche Geschäftsmodelle unrentabel. Die KOF hat zusätzlich zum Basisszenario zwei negativere Szenarien mit schärferen Energiekrisen erstellt (siehe Kasten auf der nächsten Seite).

Inländischer Konsum ist wichtige Stütze der Schweizer Konjunktur

Bei den privaten Konsumausgaben ebbt die Sondereffekte, ausgelöst durch die Beruhigung der Pandemie, im Herbst ab. Die Konsumenten üben sich nun wieder etwas in Zurückhaltung. In den nächsten zwei Quartalen wird der private Konsum insbesondere aufgrund der Nachfrage nach Dienstleistungen weiter zunehmen. Zwar sind die Realeinkommen unter Druck.

Doch wird dies hinsichtlich der Konsumententwicklung durch eine weitere Rückführung der immer noch hohen Sparquote abgefedert. Und ein höheres Bevölkerungswachstum kommt noch hinzu. Damit wird der inländische private Konsum in den kommenden Quartalen – im Gegensatz etwa zu Deutschland – eine wichtige Stütze für die Konjunktur in der Schweiz.

Hausse auf dem Arbeitsmarkt lässt langsam nach

Bis in den Spätsommer hinein war die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt sehr positiv, die Arbeitslosenquote sank auf deutlich niedrigere Werte als im Vorkrisenjahr 2019. Im Spätherbst dürfte sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt aber drehen. Angesichts der trüben Konjunkturperspektiven kommt der Beschäftigungsaufbau während zwei Quartalen zwischenzeitlich zum Erliegen. Die Arbeitslosenquote steigt im Verlauf des Jahres 2023 leicht, sie verbleibt aber auf einem im historischen Vergleich tiefen Niveau in der Nähe der niedrigen Werte des Jahres 2019. Im Jahresmittel resultiert eine Arbeitslosenquote gemäss Konzept der International Labour Organization (ILO) von 4.2% in diesem und 4.1% im nächsten Jahr.

Der Preisdruck dürfte ab Mitte nächsten Jahres abnehmen

Die Schweizer Inflationsrate ist im Sommer auf 3.5% gestiegen und damit auf den höchsten Wert seit knapp 30 Jahren. Da die internationale Konjunktur sich merklich abkühlt, geht die KOF von keinen zusätzlichen sprunghaften Preissteigerungen bei Erdölprodukten oder Industriemetallen aus. Daher werden in den kommenden Monaten zwar weiterhin Inflationsraten über 3% beobachtet, sie sollten aber nicht über 3.5% steigen. Ab Mitte nächsten Jahres dürfte der Preisdruck dann deutlich nachlassen, so dass die Inflationsrate Ende 2023 wieder unter 2% liegen sollte. Die Schweizerische Nationalbank (SNB) wird in den nächsten Monaten den Leitzins weiter anheben und zum bevorstehenden Jahreswechsel ein Niveau von 1% anpeilen. Ende 2023 wird sie dann aber bereits wieder beginnen, die Leitzinsen in kleinen Schritten zu senken.

Kaufkraftverluste können durch höhere Nominallöhne ausgeglichen werden

Eine Folge der hohen Inflation ist, dass sich die Schweiz in einem intensiven Lohnherbst befindet. Im vergangenen Jahr haben die Lohnbezügerinnen und Lohnbezüger die Preisanstiege von diesem Jahr nicht in ihre Lohnforderungen eingepreist. Deswegen verringerten die steigenden Konsumentenpreise in diesem Jahr die Kaufkraft der Löhne. Gemäss der aktuellen Prognose der KOF dürften die in diesem Jahr erlittenen Kaufkraftverluste dann im kommenden Jahr durch höhere Nominallöhne ausgeglichen werden. Trotz der unerwartet hohen Teuerung kommt es über die Jahre 2022 und 2023 betrachtet nicht zu einem Rückgang der Reallöhne. Konkret prognostiziert die KOF, dass die Löhne gemäss dem schweizerischen Lohnindex (SLI) sowohl in diesem Jahr wie auch im nächsten Jahr nominal zwar deutlich zulegen. In der Prognose geht die KOF von 2.1% in diesem Jahr und 2.7% im nächsten Jahr aus. Nach Abzug der erwarteten Jahresteuierungen resultieren daraus allerdings kaum Reallohngewinne.

KOF Corporate Communications
media@kof.ethz.ch



Prisca Bezzola

Frauenpower in der Wirtschaft und im
Schwyzer Wirtschaftsverband
Mitarbeiter der Generation «Z»
Berufswiedereinsteiger gesucht

**Wo Frauen die
besseren Chefs sind**

Eine pragmatische Analyse mit
durchaus logischen Argumenten.
Seite 4

**Produktivität nur
bei Arbeitslust**

Warum Mitarbeiter der Generation
«Z» anders ticken.
Seite 12

**Wiedereinstieg in den
Job macht Gewinner**

Doppelter Nutzen und Mehrwert für
Jobsuchende und Unternehmen
Seite 18

«Die neue Personalkultur»

Schwerpunkte: • Frauenpower in Führungspositionen
• Jobkultur im Wandel? • Generation «Z» und Arbeitsmoral
• Berufswiedereinstieg leicht gemacht • Aktuelle Wirtschafts-
daten aus den Regionen

**Redaktionsschluss AUSLESE, Ausgabe
Januar 2023, ist der 20. Dezember 2022!**

Für Naturbewusste



Klimaneutraler Druck ist bei uns nicht Kür,
sondern Pflicht. Sie wollen es genau
wissen? Wir rechnen für Sie den Ausstoss
Kilogramm CO₂ ganz genau.

Egal, welchen Typus Sie verkörpern und welches Thema Ihnen und Ihrer
Unternehmung am wichtigsten erscheint. Wir passen uns in Sachen Druck und
Serviceleistungen rund um Druckerzeugnisse Ihren Bedürfnissen an. Mitsamt
unserem 360-Grad-Service aus einer Hand; **Vorstufe – Bogenoffset –
Digitaldruck – Rotationsdruck – Postpress – inkl. Onlineshop-,
Lagerverwaltungs- und Lettershopssystem.**



andreas.kuemin@kuemin-group.ch

H+I-Präsident

Andreas Kümin
Mc PaperLand
Betti 52
8856 Tuggen SZ
Tel. 055 465 66 66
Fax 055 465 66 67



**Verantwortlich
für den Inhalt
H+I-Kommunikation**

Ivo Huber
Tulux AG
Tödistrasse 4
8856 Tuggen SZ
Tel. 055 465 60 00
Fax 055 465 60 01
info@tulux.ch
www.tulux.ch



H+I-Geschäftsführer

H+I – Der Schwyzer
Wirtschaftsverband
Geschäftsstelle
Christian Grätzer
CONVISA AG
Herrengasse 14
6430 Schwyz
Telefon 041 819 60 60
info@h-i-sz.ch
www.h-i-sz.ch



Freier Redaktor

Franz Steinegger
Tel. 078 649 47 12
Franz.Steinegger@gmx.ch



**Redaktionsleitung,
Produktion und
Koordination**

Symedya.com GmbH,
Verlag, Bott, Bernhard Axel
Fällmisstrasse 12
8832 Wilen b. Wollerau SZ
Tel. 055 410 46 91
Fax 055 410 47 91
info@symedya.com
www.symedya.com

Druckerei

Theiler DruckAG,
8832 Wollerau
www.theilerdruck.ch

**Unterstützer
dieser Ausgabe**

- IV AHV-Stelle, Schwyz
- Schwyzer Kantonaöbank
- Mc PaperLand, Tuggen
- MEISTER, Wollerau
- Mobiliar, Lachen
- ETH Zürich
- Theiler Druck

Die Textbeiträge und Fotos
wurden sorgfältig erstellt.
Die Redaktion übernimmt
jedoch keine Haftung für
Text- oder Abbildungsfehler.
Das gilt auch bei Bild- und
Textinhalten Dritter.

Bitte beachten Sie die
Prospektbeilage der
MEISTER AG

Bankenregel #11

**Wer nicht vorsorgt
zur rechten Zeit,
muss im Pensions-
alter nehmen, was
übrigbleibt.**

Jetzt in die Zukunft investieren.

szkb.ch/vorsorgen



Schwyzer
Kantonalbank