

Mehr, besser, schneller : wohin führt die Reise des öffentlichen Verkehrs?

Autor(en): **Meier, Bernhard / Möhl, Margret**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Geographische Mitteilungen : Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft Bern und Jahresbericht des Geographischen Institutes der Universität Bern**

Band (Jahr): - **(2011)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-322899>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

halten. Ein weiterer Bereich ist eng mit der Frage des demografischen Wandels verknüpft. Für das Projekt www.demografix.ch wurde ein Online-Analyse-Instrument entwickelt, mit dem sich Unternehmen für den demographischen Wandel rüsten können. Des Weiteren will *fairness at work* in Zukunft vermehrt ältere Fach- und Führungskräfte vermitteln.

Pia Tschannen Engagement und Gründergeist sind ein gutes Beispiel für soziales Unternehmertum. Soziales Unternehmertum steht für wirtschaftliches Handeln, das sich nicht nur am Unternehmerngewinn und privatwirtschaftlichen Erfolg orientiert, sondern unternehmerischen Einsatz mit sozialer Verantwortung kombiniert. Soziale Unternehmer wie Pia Tschannen setzen ihre innovativen Ideen an der Schnittstelle von Marktwirtschaft und Sozialwesen ein, um soziale Ziele zu verfolgen. Indem sie unkonventionell als GründerInnen und UnternehmerInnen tätig sind, trotzen sie unzähligen Herausforderungen. Im Fall von *fairness at work* war das z.B. die Skepsis von potenziellen Kreditgebern und Wirtschaftsförderern gegenüber der Geschäftsidee. «Für die Banker waren wir zu riskant und für die Wirtschaftsförderer zu wenig innovativ, zu wenig High-Tech», bemerkte Pia Tschannen in ihrem Vortrag.

Die traditionellen Wirtschaftsförderer und Organisationen der Gründungsförderung haben in der Tat das Potenzial des sozialen Unternehmertums noch nicht entdeckt. Dabei machen die sozialen Unternehmer und jene, die sich für soziale Ziele engagieren, eine nicht zu verachtende Grösse aus: Einem Bericht von 2011 zufolge waren 2009 rund 2,8% der Weltbevölkerung in sozialen Aktivitäten (soziales Unternehmertum, Non-Profit-Organisationen, Philantropie, etc.) engagiert¹. In der Schweiz waren 2,7% der Bevölkerung zwischen 18 und 99 Jahren im sozialen Unternehmertum tätig².

Pia Tschannen erlaubte uns einen spannenden Einblick in ihre Tätigkeit als soziale Unternehmerin. Neben den unternehmerischen Aspekten, die sie präsentierte, fielen vor allem ihre Vielseitigkeit und ihr Enthusiasmus für die unternehmerische Initiative auf. Als Geographin, die soziale Verantwortung und Fairness unternehmerisch in der Praxis umsetzt, zeigte Pia Tschannen wie sozial- und wirtschaftsgeographische Themen im Alltag aufgegriffen werden.

Heike Mayer

¹ Terjesen, S. et al (2011) *Global Entrepreneurship Monitor: Report on Social Entrepreneurship, Executive Summary*. *Global Entrepreneurship Monitor*.
² GEM 2009 Report Schweiz.

Mehr, besser, schneller – wohin führt die Reise des öffentlichen Verkehrs?

Dr. Bernhard Meier, Delegierter Public & Government Affairs, SBB, Bern

15. November 2011

Die Wahrnehmung von Distanzen und die Erwartung beziehungsweise das Bedürfnis nach Mobilität haben im letzten Jahrzehnt eine neue Dimension angenommen. Es ist der Erfolg und die Herausforderung der SBB, diese für die Schweiz zu gestalten. Diese Aspekte der Mobilität in der politischen Arena und bei den Bundesbehörden zu vertreten, ist die Aufgabe von Bernhard Meier, dem Delegierten für Public & Government Affairs der SBB AG.

Der letzte Vortrag von Bernhard Meier am GIUB war 1997 sein Dissertationsvortrag zum Thema «Regionale Beziehungsnetze im Dienst der Innovationsförderung: eine multitheoretisch fundierte Analyse des Verwaltungs- und Dienstleistungsstandortes Bern». Aus seiner heutigen Sicht ist das Thema nicht so wichtig, sondern vielmehr das, was er im Geographiestudium gelernt hat. Zur Einleitung seines Referates vor zahlreichem Publikum zeigt er ein Video mit Impressionen zur SBB, mit denen er seine Faszination für den öV veranschaulichen möchte.

Entwicklung und Erfolgsfaktoren des öV in der Schweiz

Unser Land betreibt heute dank des Pioniergeistes früherer Generationen ein Bahnsystem erster Güte. Meilensteine sind die Entwicklung und der Bau des Netzes in der zweiten Hälfte des 19. Jh., der direkte Verkehr ab 1920, die Elektrifizierung 1920-1960, die Einführung des Taktfahrplans 1982 und des Halbtax-Abos 1987 sowie die beiden Grossprojekte Bahn 2000 und NEAT. Eine vorausschauende Verkehrspolitik und geregelte Finanzierung sind wichtige Schlüsselfaktoren zum Erfolgsmodell des integrierten Bahnsystems, das gemäss Bernhard Meier wegen der EU keinesfalls aufgegeben werden sollte.

Die Schweizer sind Europa- und Weltmeister im Bahnfahren: 2010 wurden pro Einwohner 2'258 Bahnkilometer zurückgelegt. Zum Vergleich: in Japan waren es 1'910 km, und in Europa folgt an zweiter Stelle Dänemark mit 1'322 km. Die SBB mit ihren 4 Divisionen Personenverkehr, Cargo, Infrastruktur und Immobilien erzielten 2010 mit 28'000 Mitarbeitern einen Jahresumsatz von 8 Mrd. Franken. Gemäss Auftrag aus SBB-Gesetz, Leistungsvereinbarung und strategischen Zielen des Bundesrates müssen sie ausgerichtet an den verkehrspolitischen Zielen des Bundes nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden. Zudem

sind sie federführend in der Koordination des Gesamtsystems «öffentlicher Verkehr».

Bernhard Meiers Aufgabe bei der SBB und der Bezug zum Studium

Der Referent bezeichnet die Arbeit an Schnittstellen, sowohl thematisch wie von der Rolle her, als Schnittmenge all seiner Tätigkeiten (Abb. 1). In der Assistenzzeit am GIUB war die Schnittstelle die Zusammenarbeit zweier Arbeitsgruppen, dann die Universitäten Bern und St. Gallen in einem interdisziplinären Gemeinschaftsprojekt zum «ökologischen Strukturwandel durch Innovationen», das er im Rahmen des Schwerpunktprogramms Umwelt leitete. Als Geschäftsführer des Programms kantonale Entwicklungsschwerpunkte beim Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern arbeitete er an den Schnittstellen von Raumplanung, Verkehrsplanung und Wirtschaftsförderung. Und im Direktionsstab «öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen» des UVEK als wissenschaftlicher Mitarbeiter und späterer Leiter hatte er erstmals Kontakt mit der Unternehmensewelt.



Abb. 1: Weg zum Delegierten Government & Public Affairs (SBB-Kommunikation)

Bei der SBB leitete Bernhard Meier zunächst 2 Jahre die Corporate Services von SBB Cargo, bevor er im Dezember 2009 Delegierter Public & Government Affairs wurde. Als solcher ist er verantwortlich für die Vertretung der SBB-Interessen gegenüber Bund, Verbänden und Politik, und für ein unternehmerisch ausgerichtetes Regulationsmanagement, bei dem es darum geht, Veränderungen bezüglich Gesetzen und Verordnungen auf nationaler und internationaler Ebene wahrzunehmen und mitzugestalten. Weil er «mittendrin», im Dialog mit der Öffentlichkeit und der Politik steht, ist für ihn eine erfolgreiche interne und externe Kommunikation eine wesentliche Aufgabe.

Aus dem Generalistenstudium Geographie hat er nicht nur Fachwissen, sondern vor allem auch Interdisziplinarität, analytische Vorgehensweise und Kommunikationsfähigkeit in die Arbeitswelt mitgenommen.

Standortattraktivität, Dichte, Erschliessung: Die Bedeutung des öV für die Schweiz

An folgenden Beispielen zeigt der Referent, wie die SBB die Raum- und Zeitstrukturen massiv mitgestalten:

1. Der Lötschbergtunnel hat dem Wallis eine ungeahnte Dynamik gebracht: Die Reisezeitverkürzung hat zu einer starken Verkehrszunahme sowohl im Pendler- wie im Ausflugsverkehr geführt und in der Region Visp einen Schub im Wohnungsbau bewirkt.
2. Die globalen Güterströme bestimmen die Verkehrsströme der Schweiz mit: Die SBB ist von globalen wirtschaftlichen Veränderungen betroffen, kann diese aber auch mitgestalten. Mit den beiden projektierten Grossterminals Gateway Basel Nord und Limmattal soll der Anschluss an die Nordseehäfen und die Feinverteilung der immer zahlreicheren via Wasserweg in die Schweiz transportierten Container gesichert werden.
3. S-Bahn Zürich: Im Raum Zürich hat der Personenverkehr von 1989 bis 2010 um 248% zugenommen und dadurch die Siedlungsentwicklung massiv beeinflusst. Mit der im Bau befindlichen Durchmesserlinie wird der Verkehr in und um Zürich weiter ausgebaut.
4. Die SBB entwickelt bahnahe Standorte zugunsten der Attraktivität des Gesamtsystems des öV's: Eine gute öV-Erschliessung hat einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung von Boden- und Immobilienpreisen. Die Bahn generiert in den grossen Agglomerationen Wachstum und profitiert davon - für Bernhard Meier ein gutes Beispiel um Standorttheorien aus der Geographie live mitzuverfolgen.
5. Die Bahn bindet europäische Städte bestens an: Viele der umliegenden europäischen Städte sind mit der Bahn schneller und bequemer erreichbar als mit dem Flugzeug wenn die Check-in/out Zeit im Flugverkehr eingerechnet wird (Abb. 2).

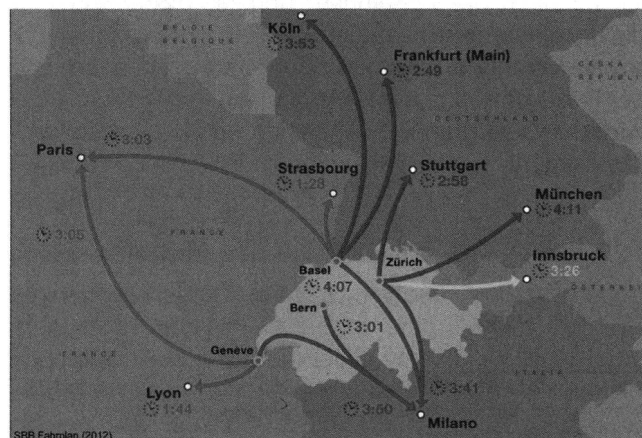


Abb. 2: Die Bahn bindet europäische Städte bestens an (SBB-Kommunikation)

Die Herausforderungen der SBB

Im letzten Teil erläutert Bernhard Meier die drei grossen unternehmerischen Herausforderungen, vor denen die SBB steht:

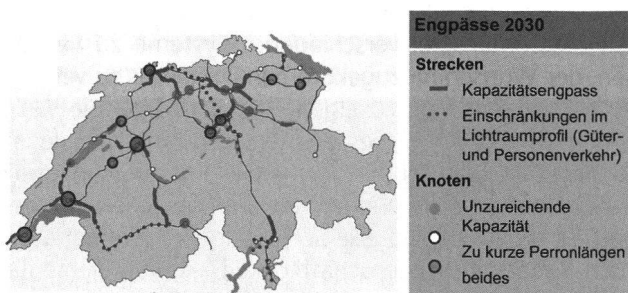
- Regulatorische Entwicklungen (Wettbewerb/integrierte Bahn):

Die Marktöffnung im internationalen Güterverkehr 1999 führte zu einer starken Konkurrenz. Der Einzelwagenladungsverkehr sorgt bei den ehemaligen Staatsbahnen noch immer für rote Zahlen. SBB Cargo ist deshalb gezwungen, sich international auf den N-S-Verkehr zu konzentrieren, und den Binnengüterverkehr durch Reduzierung von Bedienpunkten und Bündelung auf grosse und regelmässige Gütertransporte effizienter zu gestalten.

- Angebot und Nachfrage, hohe Qualitätsansprüche: Die langfristige Eigendynamik im Schienenverkehr wurde bisher immer unterschätzt. Die reale Wachstumskurve beim Personenverkehr hat die Prognosen immer überholt. Die SBB läuft zurzeit unter Überlast und trotz Angebotsausbau entstehen bis 2030 Engpässe (Abb. 3). Um die hohen Qualitätsansprüche erfüllen zu können, müssen Infrastruktur, Rollmaterial und Zugangsstrukturen im Gleichgewicht sein. Die gesamte Flotte muss aber aus den Erträgen im Personenverkehr finanziert werden und der Netzzun-terhalt ist zu Gunsten des Netzausbaus vernachlässigt worden.

↔ SBB CFF FFS

Trotz Angebotsausbau entstehen bis 2030 Engpässe.



* Verbleibende Engpässe nach Umsetzung ZEB ohne Berücksichtigung der vorgesehenen ZEB-Gesetzänderung

SBB • K-Icon • Publik. & Government Affairs • Verkehrsgesellschaftliches Institut 10.11.2011

Abb. 3: Trotz Angebotsausbau entstehen bis 2010 Engpässe (SBB-Kommunikation)

sigt worden.

- Gesamtsystem-Finanzierung: In den vom Bund zur langfristig gesicherten Finanzierung vorgeschlagenen neuen Bahninfrastrukturfonds BIF, der den bisherigen aus LSVA, MwSt und Mineralölsteuer alimentierten Fonds für Eisenbahn-Grossprojekte FinöV ablösen soll, sollen zusätzlich allgemeine Bundesmitteln fliessen und neue Quellen erschlossen werden. Die vom Bundesrat beschlossenen höheren Trassenpreise werden zu höheren Billettpreisen führen.

Wer wie viel bezahlt, ist eine politische Entscheidung. Und letztlich geht es darum, wie viel Mobilität wir wollen (Abb. 4). Bernhard Meiers persönliche Meinung: Mobilität ist ein Teil der Lebensqualität. Sein Schlussvotum lautet: Wenn mehr Mobilität, dann mit der Bahn!

Die angeregte Frage- und Diskussionsrunde macht noch einmal deutlich, wie gross das Interesse an der SBB und an der Entwicklung des öV ist.



Abb. 4.: Wie viel Mobilität wollen wir? (SBB-Kommunikation)

Margret Möhl

Den Wissensdurst stillen: Vom Geografie-studium zum Journalismus

Dr. Simone Schmid, NZZ am Sonntag

29. November 2011

Was lernt man in einem Geographiestudium, das für die Arbeit einer Journalistin bedeutsam ist? Diese Frage stellte sich Simone Schmid, Journalistin bei der NZZ am Sonntag im Ressort Wissen, in ihrem Vortrag. Zudem sprach sie über ihren beruflichen Werdegang, ihre Ziele und Gemeinsamkeiten und Unterschiede von wissenschaftlicher Arbeit und Journalismus.

Die Referenten und Referentinnen der Vortragsreihe «Berner GeographInnen in Arbeitswelt und Gesellschaft» sind zwei Punkten nachgegangen: Einerseits wie sie nach einem Geographiestudium zu ihrer heutigen Tätigkeit kamen und andererseits, inwiefern das Studium in ihrem heutigen Arbeitsfeld noch bedeutsam ist.