



# Die Zukunft der Mobilität

Stillstand und neues Mobilitätsverhalten - das muss kein Widerspruch sein, wie Covid-19 aufzeigte. Die Stiftung KMU Schweiz lud kürzlich in den Berner Kursaal zu einem Netzwerkanlass ein, um sich dieser Veränderung anzunähern.

Mark Gasser

Krise bedeutet Veränderung und das hat sich auch auf unser Mobilitätsverhalten ausgewirkt. Der Aufruf des Bundesrats, zu Hause zu bleiben, sei sozusagen das Gegenkonzept zu Mobilität und hat die Gesellschaft und die Wirtschaft neu geprägt, wie Hans-Ulrich Bigler, Präsident der Stiftung KMU Schweiz und sgv-Direktor anlässlich des KMU-Netzwerkanlasses «synergy 2021» im Kursaal in Bern vom 17. August meinte.

Die Mobilität müsse sich anpassen und weiterentwickeln, denn ohne sie stehe alles still. Doch die KMU hätten sich in dieser Zeit bewegt und innovativ gezeigt: Onlineshops wurden gegründet, Lieferservices etabliert, «und in diesem Zusammenhang hat sich auch gezeigt: Die Mobilität hat sich in der Pandemie geändert», so Bigler. Man denke an den Boom des E-Bikes. So stand die diesjährige synergy im Zeichen der Mobilität.

## Der Treibstoff der Zukunft?

Von einem anderen vermeintlichen Boom wollte der erste Vertreter einer wichtigen Transportlobby nicht sprechen: Den rein elektrisch betriebenen Autos. **Roland Bilang**, Geschäftsführer von **Avenergy** Suisse, dem Verband der Importeure flüssiger Brennstoffe, zeigte anhand der Verkaufszahlen und Mobilitätszahlen auf, dass das Benzinauto und dieselbetriebene Nutzfahrzeuge nur marginal Boden verloren hatten.

So hätten rund 90 Prozent der neu zugelassenen Privatfahrzeuge einen Tank. Statt Technologieverbote brauche es daher einen Mix der Antriebsformen. Der Verband entwickle nachhaltige Alternativen zu fossilen Energieträgern: Bilang nannte Biotreibstoffe die wichtigste Einzelmassnahme, um im Verkehr CO<sub>2</sub> einzusparen. «Das bringt mehr, als die ganze Elektromobilität heute einspart.»

Wesentlich höher als bei reinen Elektrofahrzeugen sei etwa die



Bild Mark Gasser

Janick Mischler (Post CH AG) sprach über die Zukunft der Drohnentransporte.

Reichweite bei den Hybridfahrzeugen. «Der flüssige Energieträger ist alternativlos.» Das schliesse aber auch synthetische und Biobrennstoffe ein – daher spreche man von Drop-in-Biofuels, die je nach Treibstoffverfügbarkeit einen Mix zulassen. Mitglieder des ehemaligen Erdölverbands engagierten sich deshalb unter anderem im Bereich der Brennstoffzellen, in der Herstellung von Wasserstoff und (in der Forschungsphase) von synthetischen Treibstoffen. «In der Summe verfügt die Ölbranche über einen beachtlichen Erfahrungshorizont im Bereich Treibstoffalternativen.» So würden etwa im Förderverein Wasserstoffmobilität mit derzeit acht Tankstellen kleine Schritte in die richtige Richtung gemacht – das sei der «Beginn eines bestehenden Netzes.»

## Virtueller Showroom

«Die Wirtschaft ist grün», meinte Hans-Ulrich Bigler mit Verweis auf die Innovativität der KMU. So setzten der sgv und die Stiftung KMU Schweiz auf eine Klimapolitik mit Anreizen statt eine destruktive Verteufelung einzelner Energieträger. «Die Wirtschaft kann Klimaschutz.»

Die Wirtschaft kann auch Digitalisierung – auch in der Exportförderung: Martina Gmür, Head of Export Promotion bei «Swit-

zerland Global Enterprise», zeigte anhand eines Pilots «virtueller Showroom» in Zusammenarbeit mit der Verpackungs- und Processing-Industrie auf, welches Potential digitale Mobilität für KMU hat. Ein anderes Beispiel für neue Formate waren «Storechecks» im Ausland: Mitarbeiter vor Ort, die Smart Glasses tragen, machen den Rundgang virtuell erlebbar.

## Die leiseste Regionalflotte

Statt Mobilität der totale Stillstand – das Horrorszenario für den Flugverkehr. Tobias Pogorevc, CEO von Helvetic Airways, zeigte, wie flache Strukturen, direkte Kommunikation und eine gesunde Flotte den Familienbetrieb auch während der Krise in der Luft hielt. So war es möglich, in den letzten 18 Monaten für 750 Mio. Franken 12 neue, sparsame Embraer-Flugzeuge eigenfinanziert anzuschaffen. «Wir betreiben die umweltfreundlichste und leiseste Regionalflotte Europas», sagte Pogorevc. Den tiefen Lärmteppich der Flotte sieht er als entscheidenden Vorteil für den Anflug städtischer Flughäfen.

Die Firma teilt sich in Technik und Flotte, Piloten- und Mechanikerschule sowie operative Einheit. Rund 20 Piloten arbeiteten in einem Teilzeitverhältnis, und vom 160-köpfigen Kabinenpersonal

seien gut ein Drittel im Teilzeitverhältnis angestellt – darunter viele Studenten, aber auch viele Mütter, die in der Aviatik wieder Fuss fassen wollen. «Wir sind vermutlich die Airline mit dem höchsten Frauenanteil nicht nur in Europa, sondern auch weltweit», meinte Pogorevc. «Weil wir innovative Arbeitszeitmodelle anbieten.»

Qualität, Ausbildung und Wartung seien die Grundpfeiler für den Erfolg, fasste Pogorevc zusammen. Und die Strategie sei sehr konservativ: Kerngeschäft sei das Leasing von Kleinflugzeugen und Personal an Drittlinien wie die Swiss («Wetleasing»). Auch Charterflüge und Spezialcharter für Industrie und Sportvereine sind wichtige Pfeiler. Zur Strategie gehören auch Linienflüge in Zusammenarbeit mit Reiseveranstaltern.

## Briefkasten 2.0

Die Lieferung per Post mit der selbstfliegenden Drohne, aber auch mit Robotern, steckt noch in den Kinderschuhen. Aber mit Janick Mischler, Leiter der Abteilung für autonome Lieferungen bei der Post CH AG, wurde klar: Es wird nicht beim Transport von Medikamenten über den Zürichsee oder quer über Lugano bleiben. Ein schlagendes Argument ist neben der Umweltfreundlichkeit gegenüber dem Fahrzeug der direkte, schnelle Transport via Luftlinie bis zu 70 km/h. Doch Mischler räumt – aus regulatorischen und Lärmgründen – dem Lieferroboter als idealem «Briefträger» zum Privatkunden mehr Chancen ein.

In Kürze wird die Post zudem eine weitere Weltneuheit vorstellen: die Briefbox 2.0 – eine Drohnenstation. Via App teilt man der Drohne mit, wo das eingeworfene Paket hin soll. Welche Automatisierungslösungen sich durchsetzen werden, konnte Mischler nicht beantworten. Den Verweis darauf, dass die Post trotzdem keine Technologie verschlafen will, schloss er mit dem Zitat: «No one has to change. Survival is optional.»