

Mobilitéé

Leben und sich bewegen in den Alpen

6 Podiumsgespräche

20 Referentinnen und Referenten

Verkehr | Arbeit | Stadtplanung | Umwelt

Infos unter dialogue-sciences-valais.ch

1. und 2.
September
Salvan

offen für alle
freier Eintritt



Mit der Unterstützung und in Zusammenarbeit mit der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis



Hauptsponsoren



Auch sie unterstützen uns



Salvan



FONDATION
LÉONARD GIANADDA
MÉCÉNAT



la Mobilière

Eröffnung des Kolloquiums



Eröffnung durch François Seppey, Präsident des Vereins «Dialog der Wissenschaften» und Direktor der HES-SO Valais-Wallis

> Über den Verein «Dialog der Wissenschaften»

«Unser Ziel ist es, den Dialog zwischen den Disziplinen zu fördern und Themen in Zusammenhang mit den Problemen der Bergbevölkerung aufzugreifen. Nach der Wasserkraft und dem Risikomanagement im Alpenraum möchten wir nun im Rahmen des dritten Kolloquiums die Frage der Mobilität behandeln.»



Grusswort von Florian Piasenta, Präsident von Salvan

> Warum Salvan?

«Innerhalb von 10 Jahren ist die Einwohnerzahl in unserer Gemeinde von 1100 auf 1500 gestiegen. Salvan liegt 10 Minuten von der nächsten Autobahneinfahrt entfernt und ist dank des Mont-Blanc-Expresses täglich von 5.30 bis 23.30 Uhr mit dem Zug erreichbar. Ausserdem verkehren Busse zwischen den verschiedenen Dörfern. Für die Familien, die in den Bergen leben möchten, aber nicht mehrere Fahrzeuge besitzen wollen, ist dies ein echter Pluspunkt. Und für die Gäste gibt es Kombitickets bei den Bergbahnen, um zu Vorzugspreisen Ski zu fahren (60 000 Skifahrer/Jahr) oder den Zoo zu besuchen (150 000 Gäste/Jahr).»



Einführung von Vincent Pellissier, Chef der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis

> Wir bauen ungeeignete Infrastrukturen

«Wir bauen derzeit Infrastrukturen, wie sie noch in den 1960er- oder 1970er-Jahren geplant wurden. Sie sind ganz und gar nicht an die Mobilität von heute und an eine sich im Umbruch befindliche Welt angepasst: Endlichkeit der Ressourcen, eine alternde Bevölkerung, geringere Risikobereitschaft, künstliche Intelligenz, Entmaterialisierung, Multimodalität, besser statt mehr bewegen usw. Die Menschen der Gegenwart fahren mit Fahrzeugen der Zukunft auf Infrastrukturen aus der Vergangenheit.»

> Der Preis als Treiber von Veränderungen

«Durch Fahrgemeinschaften könnte man beispielsweise pro Fahrzeug dreimal mehr Personen befördern. Doch solange der Kilometerpreis so tief ist, wird es keine Änderung der Praxis geben. Die Energiewende ist in den letzten sechs Monaten so rasch vorangeschritten wie noch nie zuvor. Unser politisches System lässt keine bessere Lösung zu.»

> Das Netz wird sich anpassen – unter dem Druck des Marktes

«Im Jahr 2021 besaßen 21,4 % der immatrikulierten Fahrzeuge in unserem Kanton einen alternativen Antrieb. Damit lag der Kanton Wallis schweizweit auf Rang vier. Ist das Netz diesem Ladebedarf gewachsen? Natürlich. Denn nicht alle benutzen die Toilettenspülung gleichzeitig ... Die Fahrzeuge werden die Speichersysteme von morgen sein, und die dezentralisierte Energieerzeugung wird das Netz ebenfalls komplett verändern. Dies wird Anpassungen erfordern, doch wird der Markt darauf reagieren. Heutzutage legen wir bei 95 % unserer Fahrten weniger als 5 km zurück. Da reicht es völlig aus, einmal am Tag aufzuladen.»

> Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten

«Ein Elektrofahrzeug ist besser als ein Hybridfahrzeug, das wiederum besser ist als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Alle sind jedoch schlechter als ein Fahrrad oder das Zufussgehen. Wir dürfen nicht vergessen, dass wir mit Füßen geboren wurden und nicht mit Reifen.»

«Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass der Bau einer zusätzlichen Strasse nie die Lösung ist. Es handelt sich dabei um das sogenannte Braess-Paradoxon. Vielmehr verschärft sich das Problem dadurch. Denn wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Es ist an der Zeit, kein zusätzliches Mobilitätsangebot mehr zu schaffen, sondern die Nachfrage zu überdenken. Dies geschieht in erster Linie durch eine Änderung unseres Bezugs zum Raum.»

«ferenz» / Kulturelles Intermezzo

Freie Interpretation der (Im-)Mobilität in den Alpen von Claire Frachebourg, Walliser Künstlerin und Absolventin der Schule für Gestaltung und Hochschule für Kunst (EDHEA)



Wie sieht die Mobilität der Zukunft gemäss Science-Fiction und Fachleuten aus?



mit

Marc Atallah (MA), Direktor des [Maison d'Ailleurs](#) (Haus von anderswo), Yverdon-les-Bains



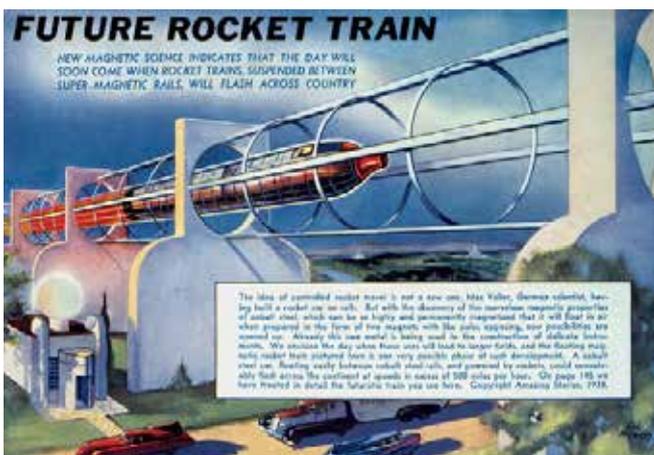
Quentin Ladetto (QL), Programmleiter Technologieförderung, armasuisse Wissenschaft und Technologie ([deftech.ch](#)), Mitbegründer des «Atelier des Futures» ([atelierdesfutures.org](#))

→ Moderation: [Agathe Seppey](#), Journalistin, [Le Temps](#)

> War die Mobilität der Zukunft in Science-Fiction-Werken ein Thema?

«Ja, die Mobilität wurde in Science-Fiction-Werken aufgegriffen, und die erfundenen Modelle entsprechen ziemlich genau unseren heutigen Vorstellungen. Dabei geht es in erster Linie darum, uns Raum und Zeit vergessen zu lassen.» (MA)

«Schon in den späten 1950er-Jahren stellte man sich vor, wie man Unfällen und Müdigkeit beikommen kann. Auch heute spielt der Komfort bei der Mobilität eine wichtige Rolle. Würde man das gleiche Bild [wie hier unten] allerdings im Jahr 2022 erstellen, würden die Leute nicht Domino spielen, sondern an ihrem Laptop arbeiten! Früher dachte man, die Technologie würde uns von anstrengenden Aufgaben befreien, doch sind wir ihr je länger je mehr untertan.» (MA)



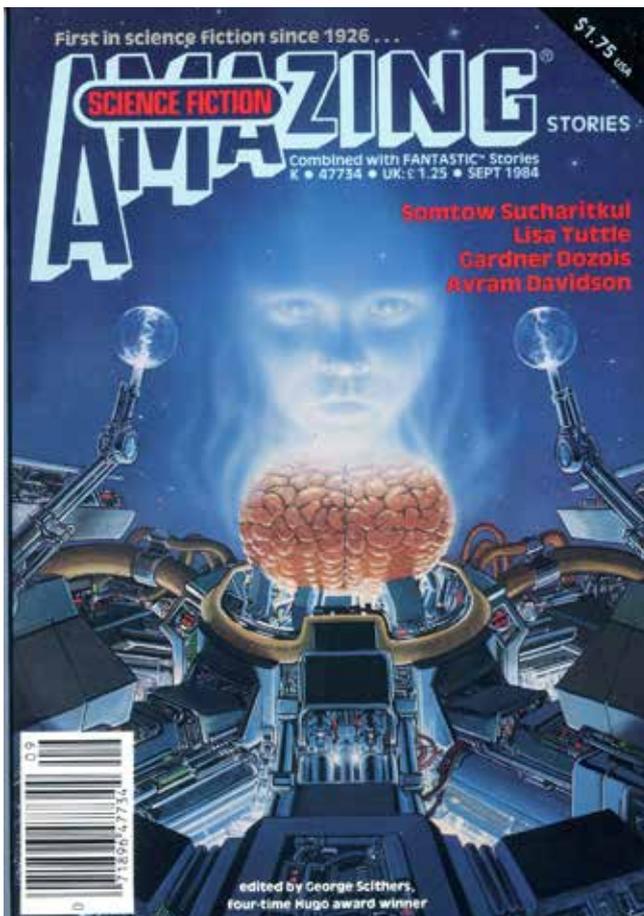
Amazing Stories, Januar 1939 (Sammlung Maison d'Ailleurs)



Werbung für America's Electric Light & Power Companies, 1957 (Sammlung Maison d'Ailleurs)

> Zukunftsforschung und Science-Fiction – eine gute Kombi

«Was die Zukunftsforschenden tun? Sie versuchen, technologische Innovationen und ihre möglichen Folgen zu antizipieren. So zum Beispiel stellt man fest, dass das «Bild» heute allmählich die Realität ersetzt. Immer mehr Meetings werden über Zoom abgehalten, manche besuchen den Louvre auf ihrem Tablet oder fliegen in einem Videospiel durch den Grand Canyon usw. Nichts ist mehr aus Fleisch und Blut. Und was wäre, wenn der Mensch auf ein Gehirn reduziert würde? Was, wenn morgen das Bild alleine genügt? Und wenn der geistige Transport wichtiger als der physische wäre und der Massentourismus von morgen darauf beruhen würde?» (QL)



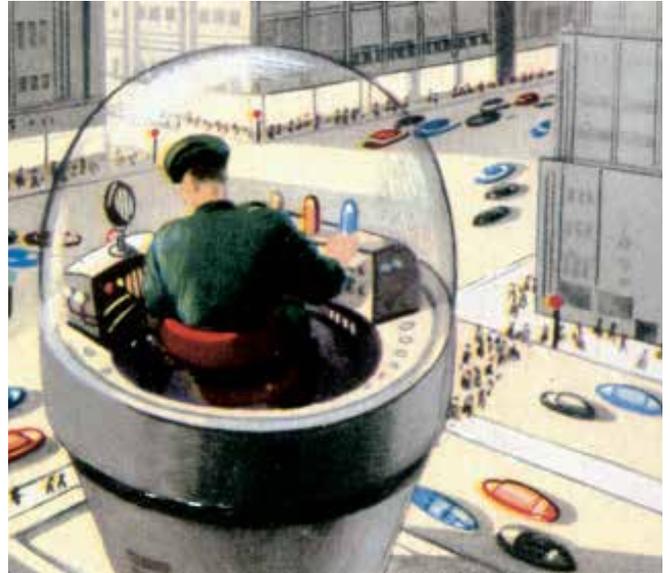
Amazing Science Fiction Stories, September 1984 (Sammlung Maison d'Ailleurs)

> Sind neue Technologien immer wünschenswert?

«Lange Zeit waren wir innovativ und haben neue Technologien entwickelt, weil wir es konnten. Heute haben wir eine andere Haltung eingenommen und fragen uns, ob bestimmte Innovationen wünschenswert sind. Sind sie sinnvoll? Welche Ängste und Herausforderungen bringen sie hervor?» (MA)

> Die Frage der Zukunft: Wer wird die Verkehrsflüsse kontrollieren?

«Mit der Entwicklung der Verkehrsflüsse stellt sich natürlich auch unweigerlich die Frage der Überwachung. So [wie hier unten] stellen wir uns die Polizistin oder den Polizisten der Zukunft vor. Bei jeder Fahrt wird Ihr GA oder Halbtax gescannt, und all diese Daten werden für die Verkehrsprognose verwendet.» (QL)



Werbe-Chromolithografie St-Niklaas, ca. 1950 (Sammlung Maison d'Ailleurs)

«In China werden übrigens Überwachungsroboter auf der Straße eingesetzt, die schon sehr nahe an das herankommen, was man sich 70 Jahre zuvor vorgestellt hatte. Aber glauben Sie nicht, dass es solche Systeme nur in China gibt!» (QL)



Weiterführendes

Buch / David Le Breton, L'adieu au corps, Editions Métailié, 2013

Film / Matrix, Die Wachowskis, 1999

PODIUMSGESPRÄCH 2

Der Alpenraum: Land des Exodus, Land der Verheissung

mit

Florian Piasenta (FP), Präsident von Salvan

Viviane Cretton (VC), Anthropologin, HES-SO Valais-Wallis

Thomas Egger (TE), Direktor der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete

Leïla Kebir (LK), Dozentin für Tourismus und territoriale Wirtschaft, Institut für Geografie und Nachhaltigkeit, Universität Lausanne



→ Moderation: Vincent Fragnière, Chefredakteur Le Nouvelliste

> Das Wallis: ein Stadt- oder ein Bergkanton?



Leïla Kebir

Beides / «Zweifellos eine Mischung: 80 % der Menschen leben im Tal und doch haben wir das Image eines Bergkantons, eines ländlichen Gebiets. Die Berglandwirtschaft ist letztlich aber bei Weitem nicht der wichtigste Wirtschaftszweig.» (VC)

Einordnen heisst einander gegenüberstellen / «Warum will man Realitäten gegeneinander ausspielen, die zwar unterschiedlich, aber auch ähnlich sind, voneinander abhängen und sich ergänzen. Es sind die politischen oder wirtschaftlichen Diskurse, die oft für eine Kluft zwischen Stadt und Land, Städtern und Landbewohnern sorgen. Das Thema birgt auch heute noch Zündstoff in unserem Land und der Konflikt ist längst nicht gelöst ...» (LK)

> Der Trend hin zu mehr Natur und Bergen – Modeerscheinung oder echter Wandel?



Florian Piasenta und Viviane Cretton

Das Zeichen des Immobilienmarktes: Das Angebot ist erschöpft / «Die neuen Technologien haben alles verändert. So kann man heute in den Alpen kein einziges Chalet mehr kaufen. Wir müssen weiter in digitale Barrierefreiheit und die intelligente Nutzung dieses Potenzials investieren.» (TE)

Aufenthalt in Zweitwohnungen von Freitag bis Montag / «Tatsächlich ist die Einwohnerzahl bei uns in den letzten 10 Jahren drastisch gestiegen und der Markt für Zweitwohnungen ist heute ausgetrocknet. Diejenigen, die über das Wochenende kommen, reisen am Donnerstag an und am Montag wieder ab, weil sie mobil arbeiten.» (FP)

Die neue Generation: weniger Arbeit, mehr Natur / «Und die neue Generation trifft andere Lebensentscheidungen. Sie möchte weniger arbeiten; die Werte ändern sich ...» (VC)

> Anlocken ja, aber wie kann man die Leute zum Bleiben bewegen?

Eine Wohnungspolitik / «Die Zugänglichkeit ist ebenfalls einer der Schlüsselfaktoren, insbesondere der Fahrplan und die Frequenz der Verkehrsmittel, und dann die Wohnungen. Dies zeigte sich bei der Lonza, wo 2000 neue Arbeitnehmende keine erschwinglichen Unterkünfte fanden. Die Gemeinden sollten hier eine entsprechende Politik haben und diese auf ihrer Website kommunizieren.» (TE)

Dienstleistungen / «Anlocken ist gut, aber zum Bleiben bewegen noch besser. Hier stellt sich die Frage nach den verfügbaren Dienstleistungen.» (LK)

> Kann man in den Alpen wirklich auf das Auto verzichten?

Multimodale Mobilität: Auto + Fahrrad + Zug / «Die Verhaltensmuster ändern sich, ein Drittel der Besucherinnen und Besucher des Zoos reisen mit dem Zug an. Als während Corona alle mit dem Auto kamen, war das eine Katastrophe ... Immer mehr Familien setzen auf einen Mix: 1 Auto + Elektrofahrrad + Halbtax-Abos.» (FP)

Es hängt von der Effizienz und der Frequenz ab / «Zwischen 1997 und 2011 wurde in Siedlungsgebieten in der Schweiz eine Studie durchgeführt. Aus dieser ging hervor, dass die Menschen bereit sind, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, sofern diese genauso effizient sind wie das Auto. Die Herausforderung liegt also in der Frequenz. Im Val de Bagnes haben sie das verstanden und zwischen Martinach und Verbier einen Halbstundentakt eingeführt.» (VC)

Wenn die letzte Meile erschlossen wäre ... / «Es besteht tatsächlich ein grosses Potenzial für die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Dafür muss jedoch der letzte Kilometer erschlossen sein, damit die Leute auch wirklich ihr Ziel erreichen und das Gepäck ebenfalls transportiert wird. In der Schweiz werden 44 % aller Wege aus Freizeitinteressen (Freizeitverkehr) zurückgelegt, doch gibt es in diesem Bereich keine Politik auf Bundesebene. Projekte wie [Bus alpin](#) im Binntal zeigen, wie die letzte Meile erschlossen und damit die Attraktivität der Gebiete gesteigert werden kann. Solche Initiativen sollten von Bund und Kantonen stärker unterstützt werden.» (TE)

Weiterführendes

Arbeiten / MODI – Der Bundesrat plant den Aufbau einer staatlichen Mobilitätsdateninfrastruktur (MODI), über die sich die verschiedenen Akteure einfacher vernetzen können.



PODIUMSGESPRÄCH 3

Mobilität, Raumentwicklung, Stadtplanung: Wie lässt sich diese Gleichung lösen?

mit

Jean Varlet (JV), Honorarprofessor, wissenschaftlicher Leiter des Lehrstuhls Mobilität, Stiftung Universität Savoie Mont-Blanc (frisch pensioniert)

Tamar Hosennen (TH), Geschäftsleiterin Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG

Eric Duc (ED), Chef der Sektion Strasseninfrastrukturen und Verkehr, Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis

Nicolas Mettan (NM), Chef der Dienststelle für Raumentwicklung des Kantons Wallis (geht im Oktober in Pension)



→ Moderation: Frédéric Filippin, Chefredakteur Canal 9

> Bestandsaufnahme der Mobilitätsinfrastruktur im Wallis

Heute den Rückstand von gestern aufholen / «Der Kanton Wallis unterhält 1700 km Strassen. Jedes Jahr sollte 2 % des Neuwerts investiert werden. Dies entspricht 140 Millionen Franken. Jahrzehntlang wurde zu wenig investiert und das Netz verschlechterte sich stetig. Heute belaufen sich die Investitionen auf rund 160 Millionen pro Jahr.» (ED)

Nicht mehr bauen, sondern den Raum unter den verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern aufteilen / «Die grossen Infrastrukturen sind vorhanden und es besteht kein Grund mehr, neue zu bauen. Heute geht es eher darum, den zur Verfügung stehenden Raum aufzuteilen, um Platz für Nutzende anderer Mobilitätsformen wie beispielsweise Radfahrer oder Fussgänger zu schaffen und Orte der Begegnung und Geselligkeit einzurichten.» (NM)



> **Bodennutzung, Umweltschutz, Verkehr usw.: Wie kann sich die Mobilität ihren Weg bahnen?**



Nicolas Mettan und Jean Varlet

Stadtplanung und Verkehrswege – ein Henne-Ei-Problem / «Raum und Verkehr sind eng miteinander verbunden. In den 1960er- bis 1980er-Jahren entstand beim Bau einer Autobahn jeweils auch ein Industriegebiet. In Savoyen kam es vor den Olympischen Spielen in Albertville während der Schulferien ständig zu Staus auf der Nationalstrasse in Richtung der Tarentaise. 5 bis 10 Jahre nach dem Bau der Autobahn, die auf die Spiele hin eingeweiht worden war, waren die Staus zurück. Seither gibt es sie systematisch an jedem Winterwochenende. Gleichzeitig haben sich die Skigebiete in der Region jedoch stark weiterentwickelt (Verdoppelung der Aufnahmekapazität). Wer ist also nun die Henne? Und wer ist das Ei?» (JV)

Das Instrument: der kantonale Richtplan. Die Ebene: die Agglomeration / «Die Überlegungen rund um die Mobilität sollten nicht auf Gemeinde-, sondern auf Agglomerationsebene stattfinden. Wir haben den kantonalen Richtplan entwickelt, um alle sektorbezogenen Massnahmen auf Kantonsebene zu harmonisieren, einschliesslich jene in Bezug auf die Mobilität. Ausserdem sollen dadurch die Agglomerationen mit den richtigen Akteuren in einem angemessenen Rahmen zusammenarbeiten können. Weiter soll es mit dem Plan möglich sein, die Mobilitätskette zu organisieren und die fehlenden Glieder zu ergänzen, wobei jeweils eine Form der in unserem Zeitalter der Dekarbonisierung notwendigen Suffizienz integriert wird.» (NM)

> **Im Wallis sind 80 % der Menschen mit dem Auto unterwegs. Wie kann man das Verhalten ändern?**



Tamar Hosennen

Das Angebot ausbauen, um die Nachfrage anzukurbeln / «Wenn man das Angebot weiterentwickelt, wird die Nachfrage folgen. Das Wallis hat die Mobilität auf der Schiene im Tal ausgebaut, was die Nachfrage stark erhöht hat. Es geht nicht darum, die Nutzung des Autos in Frage zu stellen, sondern darum, das für die zurückzulegende Strecke am besten geeignete Verkehrsmittel zu verwenden. Ausserdem brauchen wir eine hohe Qualität in der Siedlungsentwicklung: So sollen keine Wohn- oder Gewerbezone usw. mehr gebaut werden, sondern durchlässige Quartiere, in denen es alles gibt, damit die Menschen bei sich ändernden Bedürfnissen nicht immer wieder umziehen müssen.» (NM)

Die Verantwortung der Unternehmen / «Man muss Fahrradwege anlegen, aber auch die Intermodalität fördern. Und die Unternehmen müssen zu dieser Verhaltensänderung beitragen. Denn sie bieten beispielsweise kostenlose Parkplätze an, während die öffentlichen Verkehrsmittel kostenpflichtig sind. Auf diese Weise werden die Angestellten natürlich nicht gerade dazu motiviert, den ÖV zu nutzen. Aber die Dinge entwickeln sich und zahlreiche Unternehmen lassen sich in der Nähe von Bahnhöfen nieder.» (TH)

> Die Rolle des Kantons beim Mobilitätswandel?



Bald ein neues Gesetz und vielleicht mehr Mittel /

«Wir stehen am Anfang eines langen Prozesses, doch sieht der Kanton im neuen Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV) Mittel vor, um ein echtes kantonales Langsamverkehrsnetz aufzubauen. Derzeit befassen sich zwei Angestellte in der Dienststelle für Mobilität (DFM) mit diesen Fragen. Wir hoffen, bald über mehr Mittel zu verfügen. Im Wallis wohnen 70 % der Menschen weniger als 1 km von einem Bahnhof entfernt, und mehr als 80 % des DFM-Budgets werden in die Bergstrassen investiert.» (ED)

Prioritäten für Investitionen besser festlegen /

«Sollen Seitentäler, wo 20 Menschen leben, weiterhin erschlossen werden? Man muss sich trauen, diese Frage zu stellen, und das haben wir bei den Bergbahnen getan. Daraufhin wurden einige Projekte aufgegeben. Beim Strassennetz fällt die Antwort sicher nuancierter aus. Die Menschen, die im Talboden wohnen, haben Anspruch auf bestimmte Dienstleistungen, aber die vorrangigen Investitionsziele und die zugewiesenen Beträge könnten bisweilen neu bewertet werden. Glücklicherweise sind zahlreiche Täler dank ihrer Tourismusorte sehr gut erschlossen.» (NM)

Nicht überall alles anbieten / «Die Seitentäler erschliessen, ja, aber nicht unbedingt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Es ist nicht notwendig, überall alles anzubieten. Man muss innovativ sein. Einige gründen zum Beispiel WhatsApp-Gruppen, um Fahrgemeinschaften in bestimmten Tälern zu bilden.» (TH)

> Frage aus dem Publikum / Der einzige Radweg im Kanton verläuft entlang der Rhone, aber er ist nicht fertiggestellt und niemand unterhält ihn.



Das Projekt: ein kantonales Langsamverkehrsnetz /

«Tatsächlich ist die Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden nicht klar. Grundsätzlich wird der Kanton dieses Objekt unter Berücksichtigung der Auflagen der 3. Rhonekorrektur fertigstellen. In Bezug auf die Schaffung eines Langsamverkehrsnetzes lagen die Kompetenzen bisher bei den Gemeinden. Um die Entwicklung effizienter voranzutreiben, muss der Kanton seinen Teil der Verantwortung übernehmen. Deshalb werden wir ein kantonales Netz schaffen und dessen Unterhalt sicherstellen.» (ED)

> Frage aus dem Publikum / Wie wäre es mit einem kostenlosen ÖV?



Der ÖV ist bereits günstig / «Eine kostenlose ÖV-Nutzung funktioniert nicht, da die Kosten letztlich immer auf jemanden abgewälzt werden. Ausserdem sind die öffentlichen Verkehrsmittel nicht teuer. Ein Auto kostet 10 000 Franken pro Jahr, ein GA 3500 Franken.» (TH)

Gratis = Kundschaft übernimmt weniger Verantwortung und Investitionen werden in Frage gestellt / «Auf der einen Seite bedeutet Gratisfahren u. a. weniger Eigenverantwortung der Fahrgäste und damit mehr Schäden, weniger Komfort und weniger Fahrgäste. Auf der anderen Seite führt der Wegfall von Tarifeinnahmen, der nicht durch zusätzliche Mittel aus Steuern oder durch die Entnahme aus einem anderen Budgetposten (der dann verkleinert wird?) kompensiert wird, zwangsläufig dazu, dass die

Investitionskapazität für das Netz verringert oder zunichtegemacht wird und sich die Ausrüstung und der Betrieb mittel- bis langfristig verschlechtert.» (JV) (JV)



> Frage aus dem Publikum / Geschwindigkeit auf der Autobahn herabsetzen?

Derzeitige Überlegungen auf Bundesebene / «Das Bundesamt für Strassen zieht eine Geschwindigkeitsreduktion in Erwägung, weil es die Staus effektiv verringert.» (ED)

Weiterführendes

Kantonale Gesetzgebung Wallis / Entwurf eines neuen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GÖVALV)
«Rouler à 60 km/h sur l'autoroute pourrait être une solution», Tribune de Genève, 12. Juli 2022

PODIUMSGESPRÄCH 4

Die Mobilitätsnetze der Zukunft

mit

Alain Barbey (AB), Regionenleiter der Westschweiz bei der SBB

Paul-Alain Clivaz (PAC), Verantwortlicher der Abteilung «Erneuerbare Energien» und Mitglied der Geschäftsleitung im Konzern SEIC-Télédis, Partner des Netzwerks für Elektromobilität Valt

Florian Meyer (FM), COO des unabhängigen Beratungsunternehmens Transitec in der Schweiz

Vincent Pellissier (VP), Chef der Dienststelle für Mobilität des Kantons Wallis

→ Moderation: Lydia Gabor, unabhängige Journalistin

> Informieren, das Bewusstsein schärfen, Anreize schaffen, begleiten



Ist das Schaffen von Anreizen der richtige Weg? / «Um die Menschen dazu zu bringen, ihre Mobilitätsgewohnheiten zu ändern, bräuchte es ein ziemlich starkes Anreizsystem. Wenn man Kinder fragen würde, ob sie Lust haben, zur Schule zu gehen, würden wohl nicht alle ja sagen. Und dennoch gehen sie alle hin.» (VP)

Anreize durch Verbesserung des Bahnangebots / «Anreize zur ÖV-Nutzung werden geschaffen über die Qualität des Angebots (Frequenz, Widerstandsfähigkeit, Pünktlichkeit, Anschlussverbindungen), aber auch über eine attraktive Preispalette. Weitere Kriterien sind WLAN, Platz für Gepäck und Fahrräder / Trotinetts oder die Möglichkeit, elektrische Geräte aufzuladen. All dies wird Zeit brauchen, aber wir arbeiten täglich daran.» (AB)

Den richtigen Nerv treffen: die Lebensqualität / «Die Zuckerbrot-und-Peitsche-Taktik kann die Dinge ins Rollen bringen. Darüber hinaus ermöglicht sie es, zu informieren und das Bewusstsein zu schärfen. Die Menschen müssen verstehen, dass Mobilität mit Sicherheit, Fahrtzeit, Staugefahr und der allgemeinen Lebensqualität (sowohl der Nutzenden als auch der



Anwohnenden) zusammenhängt. Bei der Nutzung des Autos müssen wir 2 Tonnen einsetzen, um 80 Kilogramm von A nach B zu transportieren, da heute durchschnittlich 1,1 Personen in einem Auto sitzen. Ist das wirklich sinnvoll? Und es wird noch schlimmer mit autonomen Fahrzeugen, da diese leer fahren können.» (FM)

Informieren, damit in voller Kenntnis der Sachlage eine Wahl getroffen werden kann / «Noch gestern wussten die Leute nicht, wie viel Energie im Benzin in ihrem Tank steckt, heute verstehen alle immer besser, was eine kWh ist, und wollen wissen, wie viel ihr Auto davon verbraucht. Es ist gut, dass sie sich informieren! So können sie fundiertere Entscheidungen treffen.» (PAC)

Führen, erleichtern, begleiten / «Nach und nach wird es in unseren Smartphones Tools geben, die uns bei der richtigen Wahl der Mobilitätsform unterstützen. Wir werden begleitet und angeleitet werden, unser Verantwortungsbewusstsein und unser Bürgersinn werden angeregt, der Wandel wird sich nach und nach vollziehen.» (FM)

> Unsere Vision der Mobilität ändern



Vincent Pellissier und Paul-Alain Clivaz

Zur richtigen Zeit das richtige Fortbewegungsmittel wählen / «Wer heute den Kauf eines Elektroautos in Betracht zieht und sich dabei fragt, ob es über eine Reichweite von 500 km verfügt, hat nichts verstanden – hat den Paradigmenwechsel unserer Zeit nicht verstanden. Tatsächlich werden bei 70 % der Autofahrten weniger als 25 km zurückgelegt. Es geht darum, das richtige Verkehrsmittel zur richtigen Zeit für seine tatsächlichen Bedürfnisse zu wählen. Um nach Genf oder Barcelona zu gelangen, nimmt man den Zug, nicht das Auto. Letzteres sollte dem Alltagsgebrauch vorbehalten bleiben.» (PAC)

Nutzungsrecht statt Eigentum kaufen / «Autos stehen 95 % der Zeit auf Parkplätzen. In Baugesuchen wird jedoch mehr Platz für Autos als für die Kinder vorgesehen! Wollen wir eine solche Welt? Wir sollten damit aufhören, immer mehr Transportmittel zu schaffen, sondern diese gemeinsam nutzen. Die Jugendlichen haben das verstanden und kaufen heute bei Spotify oder Netflix lediglich das Nutzungsrecht.» (VP)

Das Tempo ändern / «Die Menschen beschwerten sich über unseren heutigen hektischen Lebensstil, wollen aber auch so schnell wie möglich von A nach B gelangen. Ich denke, wir sollten nicht nur – wie mein Kollege sagte – aufhören zu beschleunigen, sondern auch anfangen zu bremsen.» (PAC)



Vincent Pellissier und Lydia Gabor



Alain Barbey

> Und morgen?

Das Bahnangebot erweitern / «Seit dem Ende von Corona ist die Zahl der Reisenden in den Zügen stark angestiegen und nähert sich dem Niveau aus dem Jahr 2019. Die Nachfrage hat besonders im Freizeitbereich zugenommen. Am Wochenende wollen die Menschen rausgehen, frische Luft schnappen und die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist dabei zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Auch die Nachtzüge hatten einen riesigen Erfolg. Wir werden deshalb die Kapazitäten erhöhen müssen. Die Finanzierung ist gesichert. Nun liegt die grösste Herausforderung darin, wann und wie wir die zahlreichen Wartungs- und Modernisierungsarbeiten durchführen können, ohne das Angebot zu sehr zu beeinträchtigen.» (AB)

Elektrofahrzeuge fördern / «Heute sind fast 25 % der Neuzulassungen Elektrofahrzeuge. Unsere Aufgabe besteht darin, es ihren Eigentümerinnen und Eigentümern zu ermöglichen, sie zu Hause oder in ihrem Quartier (eventuell durch die Installation von Quartierspeichern), aber auch auf der Autobahn oder in Skigebieten usw. aufzuladen. Es gibt noch viel zu tun, aber wir sind auf dem richtigen Weg.» (PAC)

Mehr Platz für Fussgängerinnen und Radfahrer / «Bei vielen Neugestaltungen von Strassenachsen in Städten oder Dörfern wird heute beschlossen, mehr Platz für Fussgänger und Radfahrerinnen zu schaffen, und das ist auch gut so. Dies erhöht die Lebensqualität. Im Rahmen des Mobilitätswandels, den wir derzeit erleben, zählt jede Massnahme – ob gross oder klein, auf die Infrastruktur oder die Dienstleistungen bezogen.» (FM)

Klassenkämpfe vermeiden, gemeinsam überlegen / «Ziemlich heftige «Klassen»-Kämpfe vergiften die Debatten über die Mobilität. Die Wogen müssen geglättet werden. «Auto» ist kein Schimpfwort, aber wenn man etwas verbessern will, muss man sich an einen Tisch setzen und gemeinsam nach Lösungen suchen. Wir werden Berge versetzen, indem wir mit kleinen Steinen beginnen.» (VP)

PODIUMSGESPRÄCH 5

Individuelle Mobilität: Wie kann man die Gewohnheiten ändern?



mit

Philippe Cina, Leiter Markt & Kunden Westschweiz, PostAuto

Yann Bocchi, Dozent für Wirtschaftsinformatik, HES-SO Valais-Wallis



Gilles Cottet, Gemeinderat in der Gemeinde Monthey, zuständig für Infrastruktur, Mobilität und Umwelt; Vorsitzender des Lenkungsausschusses von MobiChablais

Sonia Lavadhino, Leiterin des Büros Bfluid, Zukunftsforschung und Expertise in den Bereichen Mobilität und Raumentwicklung

→ Moderation: Sylvie Chevalier, forcoms, Journalistin BR und Ausbilderin mit eidg. Fachausweis

> Erfahrungsberichte

PostAuto: Covid hat nichts verändert / «Aufgrund von Corona haben wir 80 % unserer Kundinnen und Kunden an einem Tag verloren. Heute haben wir praktisch wieder das Vor-Corona-Niveau erreicht. Die Zahl der Fahrgäste ist zwar an den Wochenenden gestiegen, doch stagniert der Verkehrsanteil des ÖV zwischen 22 und 25 %. Fast 80 % der Menschen nutzen keine öffentlichen Verkehrsmittel.» (PC)

MobiChablais: 700 000 Personen im Jahr 2022 befördert / «Das gemeindeübergreifende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln der neuen Generation, das wir 2018 eingeführt haben, ist ein voller Erfolg. Es ist ein einzigartiges und agiles System, bei dem es sowohl feste Haltestellen als auch Bedarfskurse gibt. Wir haben mit zwei Linien angefangen und sind jetzt bei 16 angelangt. Für das Jahr 2022 rechnen wir, 700 000 Menschen zu befördern. Wir fahren jeden Tag, auch am Wochenende, und bis 2 Uhr morgens.» (GC)



Philippe Cina

> Wie können öffentliche Verkehrsmittel attraktiver gemacht werden?

Schnittstellen verbessern, den Nutzenden ein Gefühl der Freiheit vermitteln / «Alles steht und fällt mit den Schnittstellen und ihrer Qualität. Denn der Schwachpunkt der öffentlichen Verkehrsmittel besteht heutzutage darin, dass der Abfahrtsort, die Abfahrtszeit und der Zielort nicht genau den Wünschen der jeweiligen Person entsprechen. Diese Lücken müssen geschlossen werden, damit die Nutzerinnen und Nutzer dieses für sie so wichtige Freiheitsgefühl wiedererlangen. Das derzeitige Angebot ist jedoch trotzdem viel besser, als die Leute sich das vorstellen. Wussten Sie, dass man Salvan von Sitten aus in 37 Minuten erreicht und die Züge alle 15 Minuten von Sitten nach Siders fahren?» (PC)

Mit Emotionen spielen, die soziale Rolle der öffentlichen Verkehrsmittel / «Man sollte den sozialen Aspekt der öffentlichen Verkehrsmittel fördern, da dies den Schweizerinnen und Schweizern wichtig ist. So wird im Postauto der eine oder andere Schwatz gehalten. Dieser emotionale Aspekt wird oft vernachlässigt.» (SL)

ÖV-Nutzung vereinfachen, geistige Belastung verringern / «Solange wir überlegen müssen, ob wir die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, werden wir das Auto nehmen, um nicht zu viel nachdenken zu müssen. Die «EasyRide»-Funktion der SBB ist bereits ein interessanter Schritt in Richtung Vereinfachung, doch sind noch weitere Fortschritte nötig. Denn damit ein Produkt angenommen wird, muss es wünschenswert, nützlich und brauchbar sein.» (YB)



Philippe Cina, Yann Bocchi, Gilles Cottet

Dichte und Frequenz verbessern / «Die Dichte und die Frequenz des ÖVs sind von entscheidender Bedeutung. Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im Kanton Graubünden, der auch ein Bergkanton ist, ist hervorragend. Ich lebe in Graubünden und kann problemlos von mir zu Hause nach Paris fahren.

Als 2024 in der Schweiz auf den Halbstundentakt umgestellt wurde, stieg die Zahl der Zugreisenden um 37 %. Und auch der Umfang des Fahrplans ist wichtig, weil wir Transportmöglichkeiten nach dem Kino- oder Restaurantbesuch anbieten müssen.» (SL)



Gilles Cottet und Sonia Lavadhino

Der Versuchung eines kostenlosen ÖVs nicht nachgeben. Oder nicht ganz. / «In der Schweiz werden 40 % der öffentlichen Verkehrsmittel von den Nutzerinnen und Nutzern selbst finanziert. Eine kostenlose Nutzung ist keine gute Lösung, da dadurch die Finanzierung der Infrastruktur ernsthaft geschwächt wird. Die Menschen hier ziehen einen qualitativ hochwertigen Service einem kostenlosen Service vor.» (SL)

«Mit dem Stadtbus in Sitten kann man seit zwei Jahren jeden Samstag gratis fahren. Einige Gemeinden versuchen es mit kostenlosen Angeboten für Jugendliche oder Seniorinnen und Senioren. Nicht bekannt ist jedoch, ob dadurch Autofahrer angelockt wurden. Und es bleibt die Frage, wie man diese Menschen davon überzeugen kann, weiterhin den Bus zu nehmen, wenn er kostenpflichtig ist.» (PC)

> Wie kann man die Menschen davon abhalten, das Auto zu benutzen?

Keinen Zweitwagen kaufen, auf Schlüsselmomente abzielen / «Vor 10 Jahren waren die Käuferinnen und Käufer von Neuwagen durchschnittlich 45 Jahre alt. Heute beträgt das Durchschnittsalter 55 Jahre. Die Herausforderung im Wallis, wo die Anzahl der Autos pro Haushalt sehr hoch ist, besteht darin zu vermeiden, dass Leute ein Zweitauto kaufen. Und das geschieht oft in Schlüsselmomenten wie zum Beispiel bei der Geburt des zweiten Kindes.» (SL)

Parkplatzangebot im Stadtzentrum begrenzen / «Solange das Auto die einfachste Art der Fortbewegung bleibt und überall in der Stadt Parkplätze vorhanden sind, wird sich das Verhalten nicht ändern.» (PC)

«Im Zentrum von Monthey haben wir eine ganze Reihe von oberirdischen Parkplätzen abgebaut und werden weitere 115 streichen. Dafür bieten wir jetzt 1500 Tiefgaragenplätze an, die höchstens 4 Minuten vom Stadtzentrum entfernt sind. Zwar haben einige noch Vorbehalte, doch die meisten Menschen sind mit dem Ergebnis der Umgestaltungen und der Steigerung der Lebensqualität in der Stadt zufrieden. Ich bin sehr überrascht, wie resilient die Verkehrsteilnehmenden sind und wie sie sich den Begegnungszonen mit Tempo 20 anpassen.» (GC)

«Die Gestaltung des öffentlichen Raums rund um die Ausgänge der Tiefgaragen ist zentral. Wenn sie schön und ansprechend gestaltet sind, gehen die Menschen gerne in den Untergrund. Dies ist zum Beispiel in Sitten auf der Planta oder auf dem Place des Remparts der Fall. Und die Geschäftsinhabenden geben bereitwillig zu, dass ihr Umsatz seitdem gestiegen ist.» (GC)



Gilles Cottet

Auf das Argument Gesundheit setzen, E-Bikes fördern / «Ärzte spielen eine wichtige Rolle, wenn sie beim ersten Herzinfarkt – etwa im Alter von 55 Jahren – Sport verschreiben. Es ist an der Zeit, das Elektrofahrzeug dem Auto vorzuziehen!» (SL)

Arbeitgeber und KMU sensibilisieren / «Wir müssen jetzt das Bewusstsein der Arbeitgeber und KMU schärfen, indem wir Mobilitätsprogramme für Unternehmen erarbeiten. Durchschnittlich werden mit 10 Fahrzeugen 11 Personen befördert. Daraus ergibt sich ein enormes Potenzial, die Spitzen zu den Stosszeiten zu reduzieren, zumal ein Privatfahrzeug 95 % der Zeit parkiert ist. Verschiedene Anreize zur Änderung oder Optimierung der Mobilitätsgewohnheiten können rasch umgesetzt werden, doch bedingt dies die Zustimmung und Unterstützung der Unternehmensleitungen und Führungskräfte.» (GC)

Weiterführendes

MobiChablais / Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln im Chablais

PODIUMSGESPRÄCH 6

Arbeit und Mobilität: das eine überdenken, um die Entwicklung des anderen zu ermöglichen?

mit

Neil Beecroft (NB), Mitbegründer von PuraWorka

Caroline Beglinger (CB), Leiterin des Teams Mobilität, Bundesamt für Raumentwicklung – Partnermitglied der Work-Smart-Initiative

Julien Lovey (JL), Experte für Mobilitätsprogramme für Unternehmen, Citec Ingénieurs Conseil

Emmanuel Ravalet (ER), Gründungspartner, Mobil'homme, ein sozialwissenschaftliches Büro, das in den Bereichen Stadtplanung und Mobilität tätig ist

→ Moderation: Florian Barbey, Journalist BR, Radio Chablais

> Bestandsaufnahme

Covid hat alles auf den Kopf gestellt / «Seit Corona haben sich unsere Gewohnheiten geändert. Jene, die wieder mehr unterwegs sind, haben neue Mobilitätsgewohnheiten entwickelt (weniger ÖV und mehr Langsamverkehr). Ausserdem verfügen wir nun über eine bessere IT-Ausstattung und die Büros werden immer öfter geteilt usw.» (JL)



Caroline Beglinger

Videokonferenzen und geteilte Büros / «Covid hat zu einem Wandel unserer Gewohnheiten geführt. So werden Arbeitssitzungen zunehmend per Videokonferenz oder in Hybridform abgehalten, und Büros werden immer häufiger geteilt. Die Arbeitnehmenden sind

heute selbst dafür verantwortlich, ihre Zeit einzuteilen, eine Pause zu machen, an die frische Luft zu gehen usw.» (CB)

Telearbeit zu Hause, in den Ferien, im Chalet / «Die Vermischung von Privat- und Berufsleben ist unsere Realität, wir nutzen WhatsApp mit den Berufskolleginnen und -kollegen. Es besteht ein Bedarf an Strukturierung hin zu hybriden und komplementären Modellen. Homeoffice ist nicht die einzige Lösung, denn heutzutage kann man von überall aus arbeiten. Vor Corona hatten wir uns im Hotel Zermama Zermatt und im Hôtel des Vignes in Sitten eingerichtet. Dadurch konnten unsere Coworking-Spaces geöffnet bleiben, da diese Hotels vorübergehend als Büros galten. Die Tourismusorte beginnen, Gäste mit Vorzügen wie IT-Ausstattung, Internetanschluss, Coffeeshop oder komfortablen Arbeitsräumen anzulocken und die Leute ziehen es in Erwägung, z. B. im Sommer Telearbeit zu verrichten und ihre Aufenthalte mit Kind(ern) in den Urlaubsorten zu verlängern.» (NB)

Öffentliche Verkehrsmittel werden zu Büros / «Die öffentlichen Verkehrsmittel rüsten auf, damit die Menschen dort arbeiten können (Steckdosen, Wi-Fi usw.). Und auch die Unternehmen tun dies, indem sie ihre Ordner auf gemeinsam genutzten Laufwerken ablegen und den Angestellten ermöglichen, ihre Fahrzeit als Arbeitszeit anzurechnen.» (JL)

> **Haben diese neuen Arbeitsweisen einen positiven Einfluss auf die Mobilität?**



Weniger, aber längere Wege / «An sich ist Telearbeit, selbst wenn sie nur teilweise verrichtet wird, positiv, da sie einem den Arbeitsweg erspart. Ausserdem geht dies oft damit einher, dass man den ÖV zu anderen Tageszeiten benutzt, wodurch Spitzen vermieden werden. Andererseits wird eine Person, die einen Beruf ausübt, der sich stark für mobiles Arbeiten eignet, eher Jobs annehmen, die sehr weit von ihrem Wohnort entfernt sind. Das ist eine gute Nachricht für einige Gebiete, deren Bevölkerung so wieder wächst. Allerdings legen diese Menschen auch grössere Entfernungen zurück als Nicht-Telearbeitende.» (ER)

Verkehr konzentriert sich auf die Wochenmitte / «Wenn die Mitarbeitenden frei wählen können, arbeiten sie tendenziell v. a. montags und freitags mobil. Dies führt zu einem geringeren Verkehrsaufkommen und einem geringeren Parkierdruck an diesen Tagen, aber nicht oder nur in geringem Masse an den übrigen drei Tagen. Die Praxis sollte besser reguliert werden, um die Telearbeitstage über die Woche zu harmonisieren.» (JL)

> **Und die Wohnungen, die Auslastung der Ferienorte?**



Zweitwohnungen sind wieder attraktiver geworden / «Wir machen immer längere Wochenende, nämlich von Freitag bis Montag. Wir haben gerade eine Umfrage mit 5000 Personen in der Schweiz abgeschlossen: 2 % der Befragten gaben an, mindestens einen Tag pro Woche in ihrem Zweitwohnsitz zu arbeiten. Wie können wir sie künftig dazu bringen, länger zu bleiben? Aber wie haben sie den Weg zu ihrem Zweitwohnsitz zurückgelegt? Morgen wird die Herausforderung darin bestehen, ein GA zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs in der Freizeit zu erarbeiten.» (ER)

> Frage aus dem Publikum / Telearbeit und Politik?



Neil Beecroft und Caroline Beglinger

Es war eine Motion eingereicht worden, die den Kanton aufforderte, den Gemeindevertreterinnen und -vertretern die Möglichkeit zu geben, virtuell zu tagen. Der Verband Walliser Gemeinden (VWG) sprach sich dagegen aus.

«Wer ist von diesem Verbot betroffen? Hausfrauen oder Hausmänner? Menschen mit eingeschränkter Mobilität oder betagte Menschen? Bestimmte Berufe? Könnte man nicht zumindest dem Kantonsparlament erlauben, diese Möglichkeit aufzunehmen?» (NB)

Welche Herausforderungen stellen sich für Unternehmen?

- Sich mit dem notwendigen Equipment ausstatten, um Telearbeit zu ermöglichen (gemeinsam genutzte Ordner, mobile IT-Ausrüstung, leistungsfähige Videokonferenz-Tools, Anmietung von Coworking-Spaces usw.)
- Telearbeit der Teams besser planen, um die Nutzung von Büros und Parkplätzen zu optimieren und Spitzen im ÖV oder auf der Strasse zu vermeiden
- Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel fördern (z. B. die in den öffentlichen Verkehrsmitteln geleisteten Arbeitsstunden zählen oder das Angebot an kostenlosen Mitarbeiterparkplätzen verringern)
- Daran arbeiten, Gerechtigkeit herzustellen zwischen denjenigen, die Telearbeit leisten können, und denjenigen, deren Aufgabe sich nicht dafür eignet
- Geselligkeit und Begegnungen weiterhin fördern
- Zweigstellen (Drittorte) schaffen, die näher bei den Mitarbeitenden sind, um deren Arbeitswege zu begrenzen

Weiterführendes

«Le télétravail mène-t-il à des pratiques de mobilité durables? Connaître et dépasser les effets rebond dans l'espace-temps», von Laura Hostettler Macias, Emmanuel Ravalet, Patrick Rérat, Januar 2021 bis Dezember 2024, UNIL, Schweizerischer Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung

Abschluss des Kolloquiums

Abschlussworte von Anne-Catherine Sutermeister, Vizepräsidentin des Vereins «Dialog der Wissenschaften» und Chefin der Dienststelle für Kultur

«Ich danke Ihnen allen, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind. Am Ende dieser dritten Ausgabe unseres Kolloquiums bin ich davon überzeugt, dass wir nur dann etwas verändern können, wenn wir die staatlichen Massnahmen umsetzen, und zwar Schritt für Schritt und Stein um Stein, ganz wie beim Berg im Bild des Illustrators und Comiczeichners Ambroise Hériter, in dem auch Bewegung ihren Platz hat.

Ich stelle aber auch fest, dass wir letztlich ziemlich visionär waren mit unserem «Arbeitstitel», der da lautete: (Im-)Mobilität, leben und sich bewegen in den Alpen. Denn nach den sechs Podiumsgesprächen scheint es, als könnte ein Teil der Lösung ausgerechnet im Verzicht auf Mobilität liegen.»



Anne-Catherine Sutermeister



Dialog der Wissenschaften zur Schärfung des Bewusstseins

Der 2015 in Sitten gegründete Verein «Dialog der Wissenschaften» will den Austausch zwischen den Wissenschaften stärken und die Bevölkerung sowie die wirtschaftlichen und politischen Akteure für verschiedene Themen in Zusammenhang mit dem aktuellen Geschehen im Kanton sensibilisieren.

Im Vorstand des Vereins nehmen verschiedene Persönlichkeiten Einsitz: François Seppey, Direktor der HES-SO Valais-Wallis, Anne-Catherine Sutermeister, Chefin der Dienststelle für Kultur des Kantons Wallis, Vincent Hiroz, operativer Leiter der Zweigstelle der EPFL im Wallis, und Hans-Christian Leiggener, Geschäftsführer der Stiftung «UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch».

Es war bereits das dritte Kolloquium, das der Verein organisiert hat. Während im Jahr 2016 der Fokus auf der Wasserkraft gelegen hatte, stand 2018 der Klimawandel im Mittelpunkt – zwei weitere Themen, die den Nerv der Zeit treffen.

Das nächste Kolloquium wird im Jahr 2024 stattfinden.

Und auch dann werden wir uns sicherlich wieder mit einer für uns alle hochaktuellen Frage beschäftigen!