

# «Mobilität darf nichts Selbstverständliches sein»

Christoph Zurflüh studiert im 2. Semester Verkehrssysteme an der ZHAW. Im Gespräch mit prisma erzählt er von der Faszination des Verkehrs, den Grenzen der Mobilität sowie dem ewigen Kampf zwischen Ampel und Kreisel.



**Matthias.Mirbeth@student.unisg.ch**  
Ressortleiter Menschen



«Wir versuchen, das Verkehrssystem als Ganzes zu sehen»

*Christoph, wie kommt man denn zu so einem Studiengang?*

Ich glaube, das kommt ganz einfach von meiner Faszination vom Verkehr. Ich finde es sehr spannend, wie tagtäglich Millionen von Menschen und Gütern von einem Ort zum anderen kommen. Wenn man beispielsweise mal an einem Montagmorgen in Zürich am Hauptbahnhof steht und die Masse an Menschen beobachtet, die alle ein anderes Ziel erreichen wollen, und dann sieht, wie gut das Zusammenspiel von Bus, Bahn, Auto etc. funktioniert, dann ist das eben beeindruckend.

*Und du wolltest wissen, warum das so gut funktioniert?*

Ja, so ungefähr. Als ich mich für den Studiengang entschieden habe, wollte ich sowohl einen wirtschaftlichen, einen technischen, aber eben auch einen gesellschaftlichen Blick auf das Thema Mobilität gewinnen. Und diese Erwartung

hat sich bislang eigentlich recht gut erfüllt.

*Wie muss man sich denn das Studium vorstellen?*

Das Studium ist auf zwei Säulen aufgebaut. Der eine Teil besteht aus eher wirtschaftlich-orientierten Management-Modulen, der andere aus Engineering-Kursen. Ziel soll sein, aus uns Generalisten zu machen, die die Zusammenhänge überblicken, das Verkehrssystem also als Ganzes sehen. Dafür braucht es sowohl die technische wie auch die wirtschaftliche Perspektive.

*Wie viele seid ihr denn in eurem Studiengang?*

Da wir der Pionier-Jahrgang sind, hält sich die Anzahl noch in Grenzen. Momentan sind wir 19 Studenten, wobei aber acht von uns zugleich auch noch in Teilzeit bei Verkehrsunternehmen arbeiten. Bei einem so kleinen Kreis baut

man natürlich ein sehr gutes Zusammengehörigkeitsgefühl auf.

*Aber ihr seid die Ersten, die so etwas studieren?*

Ja, der Studiengang wurde 2009 zum ersten Mal angeboten und ist bislang einzigartig in der Schweiz. Industrie und Verwaltung haben sich gesagt, es kann doch eigentlich nicht sein, dass die Schweiz, ein Land mit einer stolzen Verkehrsstradition und dem dichtesten Bahnnetz der Welt, keinen einzigen Bachelor-Studiengang anbietet, der den ganzheitlichen Blick auf dieses Thema ermöglicht. Also hat man sich entschieden, den Studiengang zur Verfügung zu stellen.

*Das heisst also, ihr kommt später alle einmal in diesen Betrieben unter?*

Sagen wir mal so, wir haben momentan elf Vollzeitstudenten und ungefähr elf unterstützende Unternehmen. Und bei unserer Abschlussfeier wird dann ausgewürfelt, wer wohin kommt ... aber Spass beiseite: Ich denke, die Unternehmen haben ein Interesse daran, dass dieser Studiengang auch ein Erfolg wird. Deshalb sind beispielsweise auch einige hochrangige Verkehrsspezialisten aus diesen Firmen bei uns als Dozenten tätig. Da bekommt man dann durch Fallbeispiele einen guten Einblick in die tägliche Arbeit, was extrem aufschlussreich ist. Und bislang hat man uns auch immer vermittelt, dass es um unsere späteren Jobaussichten nicht allzu schlecht steht ...

*Wo siehst du dich denn später selbst einmal?*

Ich schwanke da noch zwischen zwei Möglichkeiten. Zum einen könnte

ich mir vorstellen, dass ich bei einem städtischen Verkehrsverbund mich mit längerfristiger Angebotsplanung beschäftigen würde. Das heisst, Wege zu finden, wie Städte mit einer jährlichen Mobilitätswachstumsrate von zwei Prozent umgehen können. Denn man muss sich das vorstellen, solch eine Rate bedeutet zwanzig Prozent mehr Mobilität innerhalb von zehn Jahren. Das sind natürlich enorme Herausforderungen für die Städte. Die andere Möglichkeit wäre, bei einem privaten Verkehrsunternehmen auf leitender Ebene zu arbeiten. Das kommt natürlich nicht von heute auf morgen, dazu muss man zuerst viel Erfahrung sammeln. Und wenn alles gut läuft, dann erfüll ich mir noch meinen Berufswunsch fürs Alter: Direktor der Bergbahn Davos – Klosters (lacht)!

*Du sprichst von enormen Wachstumsraten bezüglich des Verkehrsaufkommens. Stossen die Systeme denn nicht irgendwann an ihre Grenzen?*

Man befürchtet schon seit einigen Jahren, dass man bereits am Limit sei, dennoch geht es immer irgendwie weiter. Man muss eben versuchen, die Effizienz der Systeme zu verbessern. Etwa mit Modellen, die eine kürzere Zugfolge auf der Schiene erlauben, oder mit Computer-Systemen, die den Verkehrsfluss auf der Strasse optimieren. Weiter sollten wir schauen, das die Verkehrsmittel wesensgerecht eingesetzt werden: Für manche Strecken eignet sich das Auto besser, für manche eher die Bahn und für wieder andere das Velo.

*Aber irgendwann sind auch diese Effizienzpotenziale ausgereizt ...*

Ich denke, man muss dies in einem grösseren Zusammenhang sehen. Es stimmt, ewig kann diese Entwicklung zu mehr Mobilität nicht weitergehen. Allein schon wegen der Unterhaltskosten wird man sich ein stetiges Wachstum nicht leisten können. Langfristig betrachtet müssen sich die Menschen eben auch fragen, ob es tatsächlich sein muss, täglich hunderte von Kilometern auf Strasse oder Schiene unterwegs zu sein, bloss um zum Arbeitsplatz zu kommen. Mobilität ist in den letzten Jahren zu etwas Selbstverständlichem geworden, und das sehe ich als ein Problem.

*Die Aschewolke vor einigen Wochen hat gezeigt, wie stark unser Leben von Verkehrssystemen abhängig ist. War das für*

*dich eigentlich spannend zu beobachten?*

Ich fand es im Grunde genommen ein schönes Zeichen der Natur, um uns zu zeigen, dass wir doch noch nicht alles im Griff haben. Aber zugleich fand ich es auch beeindruckend, wie toll das System insgesamt auf den kompletten Ausfall der Flugzeuge reagiert hat und auf Auto oder Bahn umgestiegen ist. Und vielleicht hat es ja den einen oder anderen zum Nachdenken gebracht, ob der nächste Flug von Zürich nach München nicht doch besser mit der Bahn bewältigt werden kann.

*Was ist eigentlich dein Lieblingsverkehrsmittel?*

Hmm, vermutlich das Tram. Man sieht am meisten von der Stadt und ist zugleich auch noch schnell unterwegs.

Aber eigentlich gefällt mir die Seilbahn am besten (lacht).

*Eine Frage hab ich noch: Was ist denn jetzt besser, Ampel oder Kreisel?*

Das kann man pauschal gar nicht so einfach sagen. Beispielsweise sind zweispurige Kreisel auf viel befahrenen Kreuzungen dem Verkehrsfluss eher hinderlich, weil fremde Autofahrer das System dahinter einfach nicht mehr kapieren. Oder auch Fussgängerüberwege können der Effizienz von Kreiseln hinderlich sein. Aber wenn ich mich an einer ganz normalen Kreuzung zwischen Ampel und Kreisel entscheiden müsste, dann ganz klar: Kreisel vor Ampel!

Weitere Informationen zum Studiengang auf [www.engineering.zhaw.ch/vs](http://www.engineering.zhaw.ch/vs)



Fotos: Sarah Schranz

«Das Zusammenspiel von Bus, Bahn & Auto ist einfach beeindruckend.»