

# KONSUMENTENSTIMME

## Fakten, Zahlen und Hintergründe

EDITORIAL

eHEALTH



Felix Schneuwly, Head of Public Affairs

Big Data ist für viele eine Bedrohung der Privatsphäre, besonders, wenn es um medizinische Daten geht. Lukas Golder, GFS Bern, fasst auf [Seite 1](#) zusammen, welche Bedenken Ärzte und Spitäler durch Datensicherheit beseitigen müssen, wenn eHealth die Effizienz der medizinischen Versorgung und den Zugang der Patienten zu ihren Daten verbessern soll. Auf [Seite 4](#) fasse ich zusammen, wie viel unternehmerische Freiheit die Kantone ihren öffentlichen und privaten Spitalern geben und wie sie sich seit der ersten Analyse 2013 von Polynomics im Auftrag von comparis.ch verändert hat. Früher oder später wird der kantonale Spitalprotektionismus sehr teuer. Ob wir die gesalzene Rechnung mit Steuern oder Krankenkassenprämien bezahlen, spielt keine Rolle. Philippe Nantermod, Nationalrat FDP VS und Comparis-Beirat, zeigt auf [Seite 2](#), wie die Digitalisierung die Mobilität verändern wird. Es wäre verheerend, wenn der Staat diese rasante Entwicklung mit Verboten steuern möchte, wie das Leute fordern, welche Uber, Fernbusse etc. verbieten wollen. Wir Bürger müssen sie auf der Basis von Kostenwahrheit und Wahlfreiheit steuern können. Seinerzeit kam schliesslich auch niemand auf die Idee, Handys zu verbieten, weil der Staat seinerzeit in die Festnetztelefonie investiert hatte. Da Innovation nicht ohne Scheitern zu haben ist, kann der Staat weder jedem Anbieter noch jedem Konsumenten die absolute Sicherheit garantieren. Welche Rahmenbedingungen der Staat für die digitale Kommunikation setzen muss, damit Innovation sowohl den Anbietern als auch den Konsumenten Nutzen stiftet, hat Christoph Glaus für seinen Beitrag auf [Seite 3](#) recherchiert.

## Datenschutz als Erfolgsgarant

Die Einführung des elektronischen Patientendossiers steht bevor. Dabei sind Bund, Parlament und kantonale Behörden auf die Mitarbeit von Gesundheitsfachpersonen, Patientinnen und Patienten angewiesen. Diese ist jedoch an gewisse Bedingungen geknüpft.

**Lukas Golder.** Die Digitalisierung ist ein Megatrend, der alle Lebensbereiche erfasst, und auch das Gesundheitswesen wird immer stärker durch digitale Technologien geprägt. Einerseits arbeiten Gesundheitsfachpersonen heute grösstenteils elektronisch und das Bild von Akten in Form vergilbter Hängeregister im Wandschrank und nicht leserlicher Krankengeschichten existiert kaum mehr. Andererseits nutzen auch immer mehr Schweizerinnen und Schweizer das Internet als Quelle für Informationen über Gesundheitsthemen (Stichwort Selbstdiagnose). Auch die Kenntnisse der Stimmberechtigten über elektronische Angebote wie beispielsweise Fitness-Apps oder elektronische Organspendekarten sind im Vergleich zum Januar 2015 in diesem Jahr deutlich gestiegen. Während solche Angebote aktuell erst von einer kleinen Gruppe genutzt werden, ist deren bestehendes Nutzungspotenzial dagegen sehr viel höher. Konkret: Eine Mehrheit der Personen, die ein elektronisches Angebot kennen, kann sich vorstellen, dieses auch selbst zu nutzen. Dies zeigt der Swiss eHealth Barometer 2016, eine Studie des Forschungsinstituts GFS Bern im Auftrag des BAG, der FMH sowie zehn weiterer Studienpartner aus dem Gesundheitswesen.

Auch die Politik hat sich bereits eingehend mit der Digitalisierung im Gesundheitswesen auseinandergesetzt: Ein Kernelement der vom Bundesrat definierten Strategie «Gesundheit 2020» ist das elektronische Patientendossier (EPD), dessen schweizweite Einführung nun

kurz bevorsteht. Mittels EPD erhält in Zukunft jede Person in der Schweiz die Möglichkeit, die eigenen medizinischen Daten ausgewählten Fachpersonen zugänglich zu machen. Die Daten werden so jederzeit und überall zur Verfügung stehen, was eine effizientere Behandlung ermöglichen soll. Der Einbezug der Bürgerinnen und Bürger in den Behandlungsprozess auf elektronischem Weg beinhaltet Chancen und Risiken. Eine Mehrheit der Stimmberechtigten wie auch fast alle Gesundheitsfachpersonen befürworten diese Einführung grundsätzlich. 39 Prozent der Stimmberechtigten würden selbst ein elektronisches Patientendossier eröffnen und verwenden, weitere 10 Prozent würden dies auf Empfehlung einer Gesundheitsfachperson hin tun. Insbesondere Hausärzte und ihre ersten Erfahrungen werden für die Verbreitung der EPD entscheidend sein.

Trotz Offenheit bleiben Vorbehalte sowohl bei Gesundheitsfachpersonen als auch bei den Stimmberechtigten weiter bestehen. Im Zentrum steht dabei die Frage des Datenschutzes. Heute gibt eine Mehrheit von 62 Prozent der Stimmberechtigten an, den mit dem Datenschutz rund um das elektronische Patientendossier betrauten Stellen zu vertrauen. Allerdings nimmt dieses Vertrauen über die Jahre spürbar ab. Die wiederholten Berichte über das oft unautorisierte Ansammeln massiver Personendaten haben ihre Spuren hinterlassen. Die Sicherstellung eines vertrauenswürdigen Umgangs mit Gesundheitsdaten wird deshalb für den Erfolg von eHealth entscheidend sein.

«Ein vertrauenswürdiger Umgang mit Daten ist essenziell für den Erfolg von eHealth.»

Lukas Golder,  
Co-Leiter GFS Bern



# Mobilität im digitalen Zeitalter

Die Digitalisierung und die neuen Technologien stellen die Mobilitätsdebatte auf den Kopf. Anstelle der Diskussion um Strasse vs. Schiene geht es heute vielmehr um die Gegenüberstellung von Mobilität und dem Verzicht darauf. Sowohl aus umwelt- als auch wirtschaftspolitischer Sicht drängen sich eine Liberalisierung und die Einführung eines echten Mobility Pricing auf.



Philippe Nantermod,  
Nationalrat FDP

*«Nicht mehr Schiene vs. Strasse, heute geht es um die Gegenüberstellung von Mobilität und dem Verzicht darauf.»*

**Philippe Nantermod.** Wenn es einen Bereich gibt, der durch die Digitalisierung, oder allgemeiner die Demokratisierung des Internets, webfähige Endgeräte, Smartphones, künstliche Intelligenz und die gesteigerte Leistungsfähigkeit von Akkus besonders stark beeinflusst wird, dann ist es die Mobilität.

Die erste betroffene Branche war zweifelsohne die Luftfahrt. Nur dank dem Online-Handel konnten die sogenannten Billig-Airlines einen Service entwickeln, welcher der bis dahin unangefochtenen Vorherrschaft der staatlichen Gesellschaften ein Ende bereitet und die Kurz- und Mittelstreckenfliegerei weltweit revolutioniert hat. Innerhalb weniger Jahre hat das Internet zusammen mit einer bereits bewährten Technologie unsere Auffassung von Ferien und Arbeit verändert.

Es war jedoch klar, dass sich diese Umwälzungen nicht allein auf Fernreisen beschränken würden. Seit Jahrzehnten wird in der politischen Mobilitätsdebatte geradezu dogmatisch der motorisierte Individualverkehr dem öffentlichen Verkehr gegenübergestellt, wobei das eine als Höchstmass in Sachen Komfort und Individualismus gilt, während das andere den Prinzipien der Nachhaltigkeit und des Teilens gerecht wird. Diese Dichotomie hat in der politischen Debatte jahrzehntelang den Ton angegeben und eine Einstufung von Auto und Verbrennungsmotor als rechts, respektive von Zug und Elektromotor als links erzwungen.

Dieser Ansatz ist zwar politisch gesehen bequem, aber heutzutage völlig unangemessen, denn mittlerweile werden Elektromotoren nicht mehr nur in Zügen sondern auch in Personenwagen eingesetzt, Autos kann man dank Smartphones teilen, Reisebusse mit Dieselmotoren erweisen sich als umweltfreundlicher als die meisten anderen Transportmittel und die Grenzkosten der Bahn sind derart hoch, dass diese zum Privileg der oberen Gesellschaftsschicht zu werden droht.

Die Entwicklung von Uber und seiner Konkurrenz ist ein eindrückliches Beispiel

dafür, welche Veränderungen neue Technologien herbeiführen können. Mit einer einfachen Applikation ist es gelungen, Telefonzentralen durch ein wesentlich effizienteres und sowohl für den Fahrer als auch den Kunden interessanteres System zu ersetzen. Diese neuen Taxi-Angebote nach dem Vorbild von Car-Sharing-Diensten wie Mobility sind so effizient, dass Reisende gut auf die Anschaffung eines Autos verzichten können. Es ist also gut vorstellbar, dass Car-Sharing in ein paar Jahren das Parkplatzdilemma und möglicherweise sogar teilweise das Problem der steigenden Kapazitätsanforderungen an das Schienennetz lösen könnte.

Genau wie bei Uber ist auch die Rückkehr von Fernreisebussen in Deutschland, Frankreich, Belgien und Grossbritannien Beweis dafür, dass überholte Technologien auch heute noch ihre Daseinsberechtigung haben. Fernbusse sind flexibel, grösstenteils umweltfreundlich und günstig, was sie zu einer immens praktischen Alternative zur Bahn macht. Nur der schnelle Reservationsprozess via Smartphone hat es ermöglicht, ein so leistungsstarkes und anpassungsfähiges Angebot zu entwickeln, das Zug, Flugzeug und Auto Konkurrenz machen kann.

All diese Entwicklungen liegen noch vor dem angekündigten Markteintritt von selbstfahrenden Fahrzeugen, der zweifelsohne eine Steigerung der Flexibilität des Angebots sowie eine Senkung der Kosten bewirken wird. Google hat ihn für 2020 angekündigt. Es wäre also nicht verwegen, davon auszugehen, dass eine solche Technologie noch vor Ende des nächsten Jahrzehnts demokratisiert sein dürfte. Wo sie konkret im Personen- und Gütertransport angewendet werden könnte, ist noch völlig unabsehbar.

Solch grundlegende Veränderungen sorgen für grosse Verwirrung in Bezug auf die Grenze zwischen privatem und öffentlichem Verkehr. Wie einfach war es doch, die Schiene von der Strasse, den Verbrennungs- vom Elektromotor, das gute Öffentliche vom bösen Privaten zu unterscheiden!

Es ist davon auszugehen, dass der Verkehr durch mindestens drei Faktoren radikal verändert werden dürfte: die Digitalisierung, selbstfahrende Fahrzeuge und Elektromotoren. Angesichts dieser Veränderungen ist es unmöglich, vorauszusagen, welches dereinst im Jahr 2030 das effizienteste, günstigste und umweltfreundlichste Verkehrsmittel sein wird. Selbst die aufgrund ihrer Umweltfreundlichkeit stets mehrheitsfähige Eisenbahn weist einige Mängel auf. Altbekannt sind die wiederkehrenden Kapazitätsprobleme auf den vielbefahrenen Strecken. Um diese zu beheben, bedarf es gigantischer Investitionen in Milliardenhöhe, die sich auch nicht unwesentlich auf die Umwelt auswirken. Die Grenzkosten sind so hoch, dass die Transportkosten nicht mehr ansteigen müssen, um den Service auszubauen, sondern um dessen Nutzung für jedermann gewährleisten zu können.

Im Gegensatz zur damaligen Haltung gegenüber der Luftfahrt stellt sich die Politik heute quer. Uber und seine Konkurrenz bewegen sich in einer Grauzone, sind also mehr oder weniger verboten, und die SBB geniesst ein Monopol, das mit den bis anhin getätigten Investitionen gerechtfertigt wird. Das ist, wie wenn man damals Mobiltelefone und Glasfaser verboten hätte, um den Kupferleitungen der PTT Telecom keine Konkurrenz zu machen!

Die Vergangenheit zeigt, dass jegliche Planung zum Scheitern verurteilt ist, insbesondere wenn sie den Anspruch hat, langfristig zu sein. Wenn man nun also die Zukunft des Schienennetzes bis 2040 festlegen will, wäre es vielleicht an der Zeit, verlässliche Indikatoren – allen voran den Preis – in den Vordergrund der Debatte zu rücken und ein echtes Mobility Pricing einzuführen, sprich endlich derjenigen Politik ein Ende zu bereiten, bei der die einen die Entscheidungen anderer finanzieren müssen.

Es gibt nachweislich keine «gute» oder «schlechte» Mobilität mehr, denn jegliche Fortbewegung führt zu negativen externen Effekten. Die einzige heute existierende Alternative – die auch ein Nicht-Bezahlen rechtfertigt – ist der Verzicht auf Mobilität und die Vermeidung der Schaffung und Unterhaltung einer ruinösen Schienen- oder Strasseninfrastruktur. Und wer sich weiterhin fortbewegt, für den ist und bleibt der Markt das beste Mittel, um alle Kostenfaktoren zu berücksichtigen und den realen Preis jedes Verkehrsmittels festzulegen.

# Digitalisierung im Service Public

Was einfach klingt, ist es gerade in den Bereichen rund um die Digitalisierung in Sachen Service Public nicht. Die Aufgabe des Service Public besteht darin, die Grundversorgung der Bevölkerung mit passender Infrastruktur sicherzustellen. Nur: Was ist denn eine passende Infrastruktur und wo ist speziell die Politik gefragt?

**Christoph Glau.** Die öffentliche Hand soll eine zeitgemässe Grundversorgung sicherstellen, so will es der Auftrag des Souveräns an die Politik. Darunter versteht der Bundesrat «eine politisch definierte Grundversorgung, welche für alle Bevölkerungsschichten und Regionen des Landes nach gleichen Grundsätzen in guter Qualität und zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehen soll». Über diesen Auftrag streitet man sich nicht, wohl aber über die Auslegung, wie weit der Staat an den Erbringern beteiligt sein darf oder wie viel Geld für den Service Public zu Verfügung gestellt werden soll. Dabei ist die Frage nach der Interpretation des Wortes «zeitgemäss» viel dringlicher – wenn auch sehr vom Individuum abhängig.

Erst kürzlich erhielt die Initiative «Pro Service Public» eine Absage des Volkes. Die Vorlage war von grosser Bedeutung für die Zukunft des Service Public. Eine Annahme der Initiative hätte wohl das Ende des vor Jahrzehnten eingeschlagenen Weges der Liberalisierung bedeutet. Denn unter dem Strich hätten die Forderungen der Initianten zur Folge gehabt, dass die ausgegliederten Bundesunternehmen oder andere Grundversorger wieder zu jenen Verwaltungsabteilungen geworden wären, die sie bis in die 90er-Jahre waren. Auch wenn in Teilen der Bevölkerung eine Sehnsucht nach den «guten Monopolisten» von früher vorhanden ist: Effizient und kundenorientiert waren die damaligen Betriebe nicht. Trotz der Absage an das Initiativkomitee könnte die Diskussion über die künftige Ausgestaltung kontroverser nicht sein.

Was die Politik bewegt, ist in der Schweizer Bevölkerung aber schon lange kein Novum

mehr. 2008 wurde ein Breitband-Internetzugang in den Schweizer Grundversorgungskatalog aufgenommen. Die garantierte Basisversorgung liegt inzwischen bei mindestens 2000 Kilobit pro Sekunde (kBit/s) beim Herunterladen und 200 kBit/s beim Hochladen. Eine Erhöhung auf 3000 Kilobit pro Sekunde ist für 2018 angedacht. Zum Vergleich bewegt sich der Schweizer Schnitt laut einer Erhebung der OECD im Jahr 2014 bei rund 40 Mbit/s – nicht weniger als 86 Prozent aller Haushalte sollen bereits einen solchen Zugang haben. Die Debatte über eine Ausweitung der Grundversorgung im Bereich der Bandbreite ist zwingend nötig; 3000 Kilobit pro Sekunde zielen aber weit am heutigen Konsumentenverhalten vorbei.

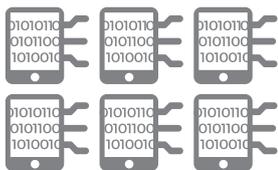
*«Bis die Politik in Sachen Service Public und Digitalisierung entschieden hat, wird die Technologie schon viel weiter vorangeschritten sein.»*

Wie weit die politische Debatte den aktuellen Trends hinterherhinkt, zeigt das Beispiel vom digitalen Radioempfang, kurz DAB. Digital Audio Broadcasting (DAB) ist ein digitaler Übertragungsstandard für den Empfang von Digitalradio und war als solcher eine versprechende Technologie – mit Betonung auf war. 1999 erteilte der Bundesrat die Konzession für den Aufbau eines Netzes für das digitale Radio; Ende 2015 war dann die Migration auf DAB+ vollzogen. Dass die Digitalisierung die Technolo-

gie DAB, und besonders deren Kinder, die DAB-Radios, bereits schon länger gefressen hatte, ging an der Politik spurlos vorbei. Zu langsam ging das politische Gebaren vonstatten, um der Technologie die Tore zu öffnen. Das DAB-Radio hätte so etwas wie einen iPhone-Effekt gebraucht. Man hätte es haben wollen müssen, dieses Gerät, das DAB+ kann. Nicht nur wegen der Vorzüge – sehr gute Qualität, Zusatzinformationen etc. Fakt ist aber, dass das Radio keinen iPhone-Moment mehr haben wird. Smartphones sind die neuen Digitalradios und deren Aufkommen und die Digitalisierung haben das Digitalradio gefressen. Der Rest ist UKW.

Derzeit wird vor allem über die gänzliche Privatisierung der Swisscom, an welcher der Staat die Mehrheit hält, und über eine Privatisierung der Schweizerischen Post gestritten. Auch die SRG steht stark unter Beschuss, soll sie zwar dem veränderten Konsumverhalten – mehr Online, weniger Print / TV / Radio – Rechnung tragen, sich dabei aber zu einem hohen Grad aus der Billag-Gebühr finanzieren. Gerade die Streichung dieser Gebühr will das Komitee der «No-Billag»-Initiative. «Der Bund betreibt in Friedenszeiten keine eigenen Radio- und Fernsehstationen.» Diesen Satz wollen die Initianten in der Bundesverfassung festschreiben. Konzessionen für Radio und Fernsehen sollen künftig regelmässig vom Bund versteigert werden, ohne Subventionen an einzelne Stationen zu zahlen. Dringlicher wäre aber die Frage nach dem Zeitgemässen, hauptsächlich orientiert am Konsumverhalten der Schweizer – die Klärung des «Wie» sollte gerade in diesem Fall zwingend nach dem «Was überhaupt» kommen.

## Die Schweiz gehört zur mobilen Weltelite



Die Schweiz exportiert  
6x mehr ICT als Käse und  
Schokolade zusammen

8,9 Mio.  
Einwohner



CHF 27 Mrd.  
Brutto-Wertschöpfung  
durch die Schweizer  
ICT-Branche (2011)

75%

nutzten 2014  
ein Smartphone als  
mobiles Endgerät

42%

nutzten 2014  
ein Tablet als  
mobiles Endgerät

# Kantönligeist behindert Effizienz und Qualität

Mit dem zweiten Ranking der kantonalen Spitalregulierungen zeigt comparis.ch, wie viel unternehmerischen Handlungsspielraum die Spitäler in den einzelnen Kantonen haben und wie sich dieser in den Jahren 2012 bis 2015 verschoben hat. Zürich auf Platz 1 und Schwyz auf Platz 2 fördern den Wettbewerb um Effizienz und Qualität am konsequentesten. Sie haben ihre Plätze getauscht.

**Felix Schneuwly.** Zug ist von Platz 8 auf Platz 3 vorgestossen. Appenzell-Innerrhoden hat den letzten Platz an Genf abgegeben. St. Gallen ist vom zweitletzten auf den Platz 15 vorgestossen. Freiburg ist vom 15. auf den 21. Platz abgerutscht und hat damit am meisten Terrain eingebüsst. Die Westschweizer Kantone und das Tessin – alle am Schluss des Rankings – verweigerten den Studienautoren von Polynomics jegliche Mithilfe. Der Regulierungs-Index beruht auf 40 Einzelindikatoren in 4 Bereichen, in denen die Kantone Einfluss nehmen können: die Kantone in ihrer Hoheitsfunktion, die Kantone als Mitfinanzierer, die Kantone als Eigentümer von Spitälern, die Kantone in ihrer politischen Ausgestaltung. Da viele kantonale Vorhaben noch nicht vollständig umgesetzt sind, sind die Resultate als vorläufige Bestandsaufnahme zu sehen. Nicht berücksichtigt sind noch nicht beschlossene Regulierungsvorhaben.

## Nicht jeder Kanton hält sich ans Krankenversicherungsgesetz KVG

Die Kantone halten sich nur zum Teil ans KVG, wie aus der Studie hervorgeht. Mit einzelnen kantonalen Spitalgesetzen und Erlassen wird der vom eidgenössischen Parlament beschlossene Wettbewerb unter den privaten und öffentlichen Spitälern verzerrt. Einige Kantone schützen ihre eigenen Spitäler durch mehr oder weniger versteckte Subventionen oder erschweren ihren Bürgern ausserkantonale Behandlungen. Der regionale Spital-Protektionismus steht im Widerspruch zur freien Spitalwahl.

## Schwyz und Zürich wie schon 2012 am wettbewerbsfreundlichsten

Dennoch gibt es sie, die guten Beispiele. Das zeigt der Vergleich der Schweizer Kantone. Laut der Analyse hat der Kanton Zürich die besten Voraussetzungen für eine wettbewerbsorientierte Spitalversorgung. Ausschlaggebend sind die Leistungsaufträge des Kantons an die privaten und öffentlichen Spitäler. Im Rahmen dieser Aufträge haben die Spitäler grosse unternehmerische Freiheiten, auch wenn einige von ihnen darauf hinweisen, dass die Freiheit in der Praxis weniger gross sei als auf dem Papier. Beide Kantone sowie der Kanton Zug, der vom achten auf den dritten Platz vorgestossen ist, weisen zudem eine umfassende Spitalplanung auf, verfügen über ein diskriminierungsfreies Tarifwesen und tätigen den Leistungseinkauf nach objektiven Kriterien, an denen sich die Spitäler orientieren können. Während Schwyz keine eigenen Spitäler mehr besitzt und auch sonst nicht in den Wettbewerb eingreift, zeichnet sich der Kanton Zürich durch eine konsequente Umsetzung der neuen Spitalfinanzierung und seiner Hoheitsfunktion aus. Zürich ist, wie 2012, der einzige Kanton, der den Leistungseinkauf mit einem öffentlichen Ausschreibungsverfahren nach objektiven Kriterien tätigt; zudem verfügt Zürich ebenfalls über eine umfassende Spitalplanung. Die vom Regierungsrat dem Parlament vorgeschlagene Sondersteuer, welche Spitäler für Privatpatienten bezahlen sollten, ist im Ranking nicht berücksichtigt worden, weil sie noch nicht beschlossen ist.

## Genf, Neuenburg und Tessin am wettbewerbsfeindlichsten

Niedrige Indexwerte erhalten dagegen die Kantone Genf, Neuenburg und Tessin. St. Gallen und Appenzell-Innerrhoden haben sich vom vorletzten bzw. letzten nach vorne auf die Ränge 15 bzw. 16 gearbeitet. Die Kantone auf den hintersten Rängen verfolgen in ihrer Mehrfachfunktion regionalpolitische und planwirtschaftliche Ziele, anstatt eine wettbewerbsorientierte und kostengünstige Spitalversorgung in den Vordergrund zu stellen, wie es das Krankenversicherungsgesetz (KVG) verlangt. Dies zeigt sich insbesondere bei der Bildung von marktmächtigen kantonalen Spitalgruppen sowie bei der intransparenten Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

## Spitalwettbewerb ausgehebelt – mit hohen Kostenfolgen

Ob die für die nächsten Jahre vom Kanton St. Gallen geplanten Investitionen in die öffentlichen Spitäler im Umfang von einer Milliarde Franken wirklich getätigt werden und ob sie sich betriebswirtschaftlich lohnen werden, ist zu bezweifeln. Ungewiss ist auch, ob es Basellandschaft – stabil auf Platz 18 – und Basel-Stadt – von 6 auf 8 abgerutscht – schaffen, politische Mehrheiten für eine gemeinsame, KVG-konforme Spitalpolitik zu finden. Freiburg versucht mit allen politischen Mitteln, die Standorte des Kantonspitals HFR vor Konkurrenz zu schützen und ist von Rang 15 auf 21 abgerutscht. Am Schluss der Rangliste sind die Romandie, das Tessin und Obwalden.

# 122 Milliarden

Die Summe aller in der Schweiz auf Strasse oder Schiene zurückgelegten Strecken lag 2011 bei 122 Milliarden Personenkilometern. Hiervon entfielen 20 Prozent auf die öffentlichen Verkehrsmittel, 4 Prozentpunkte mehr als noch 1998.

## COMPARIPEDIA

### digital.swiss Index – Der Index zur Digitalisierung der Schweiz

Die Digitalisierung mausert sich zunehmend zur treibenden Innovationskraft in Wirtschaft und Gesellschaft. ICTSwitzerland nahm diese Entwicklung zum Anlass, eine Kennzahl für den Fortschritt der Digitalisierung in der Schweiz zu konzipieren. In Zusammenarbeit mit rund 100 Experten entstand so der digital.swiss Index. Dieser basiert auf den Ergebnissen einer Scorecard, die über 60 Indikatoren in 15 Themenbereichen wie Sicherheit, Mobilität, Gesundheit und Bildung analysiert. Der Index steht zurzeit bei 51 Prozent, wobei 100 Prozent für eine «optimale» Digitalisierung der Schweiz steht. Um die Digitalisierung in der Schweiz weiter voranzutreiben, hat ICTSwitzerland die gleichnamige Plattform digital.swiss ins Leben gerufen. Besucher können dort aktuelle Projekte, Studien und Anlässe im Bereich der Digitalisierung vorstellen.

## IMPRESSUM

Herausgeber: comparis.ch,  
Birmensdorferstrasse 108,  
8003 Zürich

Design: comparis.ch

Druck: Linkgroup AG, Zürich

Reaktionen: redaktion@comparis.ch

[www.comparis.ch/konsumentenstimme](http://www.comparis.ch/konsumentenstimme)