



Abschlussbericht

# 1. Schweizer Mobilitätsarena 2019

Inhalt

1. Einleitung und Dank .....	3
2. Kurzbericht .....	5
3. Begrüßungsrede Kongress Automaticar .....	8
4. Begrüßungsrede Kongress Elektromobilität .....	10
5. Zeltsession Berner Zelt: Mensch & Mobilität .....	12

“ Es waren für mich sehr informative Tage mit zahlreichen neuen Erkenntnissen, Einblicken in die Mobilitätswelt und Kontakten. Insgesamt war es ein sehr gelungenes Event, an das ich mich gerne erinnern werde.

Prof. Dr. Ulrike Stopka, TU Dresden





- **4 Tage**, vom 16.-19. September 2019 in der BERNEXPO, Bern
- **200 Speaker** (u.a. Uber, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, FIA, ÖBB, Renault, Nissan, Navya, Netzwerk «Women in Mobility»)
- **1500 Tageseintritte, 3 Bühnen, 900** unterschiedliche Besucher
- **Elektromobilität, Automatisierte Mobilität, Kollaborative Mobilität, Zukunft der urbanen Mobilität** (Metropolen wie Los Angeles, Boston, London, Hamburg, Amsterdam, Helmond und Bern), aktive Mobilität
- **45 Partner** (u.a. TCS, SBB, Post, ASTRA, BFE, Kanton und Stadt Bern, Energie 360°, auto-schweiz)
- **35 Aussteller**
- 2. Ausgabe: **14.-16. September 2020**, in Bern

#### Impressum

© 2019 Schweizer Mobilitätsarena, Bern  
Alle Rechte vorbehalten

[www.mobilitaetsarena.ch](http://www.mobilitaetsarena.ch)

(Aktuelle Informationen | Ergänzende Materialien | Auskunft)

Herausgeber: Schweizer Mobilitätsarena, c/o Mobilitätsakademie, Maulbeerstrasse 10, 3001 Bern, [info@mobilitaetsarena.ch](mailto:info@mobilitaetsarena.ch)

Publikationsdatum: 10. November 2019

Text: Sybille Suter, Korrektorat: Christina Haas

Generell wurde in diesem Bericht die gendergerechte Schreibweise berücksichtigt. Im Sinne der leichteren Lesbarkeit wurde bei der Bezeichnung von Ämtern, Organisationen oder Institutionen auf gendergerechte Formulierungen verzichtet. Sämtliche dieser Bezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.

**Schweizer Mobilitätsarena** c/o Mobilitätsakademie · Maulbeerstrasse 10 · 3001 Bern  
Tel + 41 58 827 34 09 · [info@mobilitaetsarena.ch](mailto:info@mobilitaetsarena.ch) · [www.mobilitaetsarena.ch](http://www.mobilitaetsarena.ch)



## 1. Einleitung und Dank

Im Namen der Mobilitätsakademie des TCS als Veranstalterin und Organisatorin der Mobilitätsarena bedanke ich mich bei all jenen, die mit ihrem Einsatz die Mobilitätsarena vom 16.-19. September 2019 zu einem grossen Erfolg gemacht haben.

Über vier Tage wurden erstmals die drei etablierten Kongresse der Mobilitätsakademie zusammengeführt, namentlich der seit 2011 jährlich stattfindende Schweizer Kongress Elektromobilität, der 2013 lancierte World Collaborative Mobility Congress (wocomoco) und die 2018 erstmalig durchgeführte Schweizer Agora für eine automatisierte Mobilität (AUTOMATICAR). Deren jeweilige Themenwelten wurden miteinander vernetzt, damit zwischen unterschiedlichen Mobilitätsbranchen und Politikfeldern jene Kräfte freigesetzt werden, die es braucht, um Neues, Wegweisendes oder eben – wie es nun so oft und gerne heisst – „Disruptives“ entstehen zu lassen.

Im Mai 2018 hat die Mobilitätsakademie die strategischen und organisatorischen Arbeiten für die Durchführung des Anlasses aufgenommen und hat es geschafft, bereits im vergangenen Jahr nahezu sämtliche relevanten Akteure aus der Verkehrswirtschaft und -politik für dieses Mammutvorhaben zu begeistern. Dadurch konnten die finanzielle Grundlage und die kommunikative Strahlkraft gesichert werden, die es braucht, um ein derartig grosses Vorhaben in die Tat umzusetzen. Ein ganz besonderer Dank gilt daher all unseren Premium-, Kongress-, Verbands- und Kommunikationspartnern, die in den letzten Monaten unsere Mobilitätsarena zu «ihrer» Mobilitätsarena gemacht haben. Allen voran das Bundesamt für Energie BFE sowie das Bundesamt für Strassen ASTRA, als jene UVEK-Ämter, die mit ihrer Zusage den Stein ins Rollen gebracht haben. Mit diesen beiden Zugpferden war es leichter, weitere engagierte „Arena-Stakeholder“ zu gewinnen: Die Stadt sowie der Kanton Bern, die Niederlande als Gastland, die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, die Schweizerische Post, Energie 360° und natürlich den Touring Club Schweiz als Premiumpartner; AGVS, auto-schweiz und ASTAG als Strassenverbände sowie EV-Pass, Plug&Roll, Mobility, Swiss Traffic, Uber, Alpiq E-Mobility, E-Force, INVERS, Lease-Plan, Move, Planzer, Renault, SPIE, Swissspower, Bibus sowie Riese & Müller als weitere Partner und Aussteller. Ferner haben uns bei der Umsetzung und der Kommunikation geholfen: Der Branchenverband Swiss eMobility, austriaTech, der Schweizerische Städteverband, carvelo2go, electrive.net, mobilservice, eco2friendly, route-rank, eDays, der Touring des TCS, Vogt Cargo, Mobility House, ITS Schweiz, das Innolab und die LITRA.

Zusammengenommen liest sich die Partnerliste wie ein „Who is Who“ der Schweizer Innovationstreiber im Verkehrsbereich. Dank dieser „Super-Allianz“ ist die Schweizer Mobilitätsarena sehr gut ange-



kommen: Weit mehr als 1500 Tageseintritte, fast 900 Namen auf der Teilnehmerliste. Ausschlaggebend für diese Top-Resonanz waren sicher auch die eindrucksvolle Schar der 200 hochkarätigen Rednerinnen und Redner.

Für 2020 wollen wir die Mobilitätsarena noch stärker programmatisch positionieren, um nicht ein rein „informativer Talking-Shop“ zu bleiben. Wir möchten auf politikwirksamen Initiativen wie beispielsweise unserer CHARTA AUTOMATICAR aufbauen, die wir noch im letzten Jahr an der ersten Ausgabe der AUTOMATICAR präsentiert und diskutiert hatten, oder auch den früheren Initiativen im Bereich der Elektromobilität, die immer wieder die Grundlage für richtungsweisende Diskussionen um die Marktentwicklung von Elektrofahrzeugen in der Schweiz waren – wie die CHARTA von LUZERN oder auch der LUZERN CHALLENGE. Wir wollen die Mobilitätsarena zur Bühne für neue Mobilitätsinitiativen machen, die sich einer klimagerechten, energieeffizienten und ressourcenschonenden Verkehrsentwicklung verpflichten, und dies in Bern.

Dr. Jörg Beckmann, Geschäftsführer der Mobilitätsakademie AG



Schweizer Mobilitätsarena c/o Mobilitätsakademie · Maulbeerstrasse 10 · 3001 Bern  
Tel + 41 58 827 34 09 · [info@mobilitaetsarena.ch](mailto:info@mobilitaetsarena.ch) · [www.mobilitaetsarena.ch](http://www.mobilitaetsarena.ch)



## 2. Kurzbericht

**Mehr Mobilität mit weniger Verkehr – um dieses Ziel zu erreichen, müssen Politik, Wirtschaft und Wissenschaft an einem Strang ziehen. Mit der ersten Schweizer Mobilitätsarena schaffte die Mobilitätsakademie des TCS als Veranstalterin und Organisatorin den idealen Nährboden dafür.**

Auf Einladung der Mobilitätsakademie des TCS trafen sich vom 16. bis 19. September 2019 über 900 Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Bern zum grössten nationalen Mobilitätskongress der Schweiz. Zusammen mit mehr als 200 Rednerinnen und Rednern diskutierten sie über die Mobilität der Gegenwart und Zukunft, insbesondere über die klimapolitischen Herausforderungen im Verkehrssektor.

«Wir sind keine Zukunftsforscher mehr», sagt Jörg Beckmann, Leiter der Mobilitätsakademie des TCS, während seiner Begrüssungsrede. «Wir wollen das Hier und Jetzt diskutieren und gemeinsam die besten Lösungen finden.» Die zentrale Frage sei, betont Beckmann, wie man all jene, die die Mobilität prägen und prägen werden, optimal miteinander verbinden kann. «Mit der Mobilitätsarena haben wir eine soziale, ökonomische, ökologische und politische Plattform für alle Genres des Verkehrs geschaffen, mit internationalen Stars, den Taktgebern der Schweizer Verkehrspolitik und -planung sowie Newcomern, Querdenkern und Disruptoren der heutigen und künftigen Mobilitätswelt.» Denn schliesslich würden ja alle das eine, grosse Ziel verfolgen: mehr Mobilität mit weniger Verkehr.

Bei den Speakern war Uber genauso vertreten wie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt, die FIA, die ÖBB, Renault, Nissan, Navya, oder das Netzwerk «Women in Mobility» (WiM), um nur einige zu nennen. Metropolen und Städte wie Los Angeles, Boston, London, Hamburg, Amsterdam, Helmond oder Bern präsentieren ihre Ideen und Konzepte und natürlich haben auch die grossen Verkehrs- und Mobilitätsplayer aus der Schweiz den Weg in die Halle der BERNEXPO gefunden: SBB, Post, ASTRA, BFE, auto-schweiz, Energie 360°, der TCS und viele mehr. Als Gastland waren die Niederlande dabei, die als Vorreiter im Bereich der neuen, ganzheitlichen Mobilität gelten und in Person von Botschafterin Hedda Samson prominent vertreten waren. Samson nannte den Siegeszug des Velos und die essentielle Anpassungsfähigkeit aufgrund der hohen Bevölkerungsdichte als Beispiele für die Innovationskraft der einst grössten Handels- und Wirtschaftsmacht. «Wir sind heute aber nicht nur hier, um unsere Entwicklungen weiterzugeben, sondern auch, um uns inspirieren zu lassen», sagte Hedda Samson und bedankte sich herzlich für die Einladung.

Das Programm der Mobilitätsarena war auf drei Bühnen ausgelegt. Auf der Hauptbühne fanden während vier Tagen die drei etablierten Fachkongresse Automaticar, der Schweizer Kongress Elektromobi-



lität sowie der World Collaborative Mobility Congress (wocomoco) statt. Darüber hinaus bot die Mobilitätsarena eine Fachaussstellung und auf zwei Nebenbühnen Sessions zu vielfältigen Themen wie City-Logistik, Bike- und Micro-Sharing, Mobilitätszukunft in Stadt und Land oder Panels zu Mobilitätsplattformen und Datenmanagement.

Peter Goetschi, Zentralpräsident des TCS sowie Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen, hielten die Eröffnungsrede (Rede von Jürg Röthlisberger siehe Fokus S. 7). Die **Automaticar** bot zahlreiche Beiträge und Diskussionen zur Automatisierung und Robotisierung des Verkehrs sowie erste Einblicke in die „Urban Air Mobility“ – die Erweiterung urbaner Transportsysteme in die dritte Dimension.

Im Rahmen des „**Schweizer Kongress Elektromobilität**“ äusserten sich etliche Unternehmen in Keynote-Referaten und bei Podiumsgesprächen über den Einfluss der Elektromobilität auf die Schweizer Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft. Die Eröffnungsrede hielten Benoît Revaz (siehe Fokus S. 9) sowie Ulrich Nyffenegger, Amtsvorsteher des Amtes für Umweltkoordination und Energie des Kantons Bern. Die Bundesämter ASTRA und BFE nutzten am Mittwoch, 19. September 2019 im Zelt B die Gelegenheit, über ihre aktuellen Projekte zu informieren, etwa zum Stand der **Roadmap Elektromobilität 2022**. Ziel dieser Roadmap ist, den Anteil der Steckerfahrzeuge (reine Elektroautos und Plug-in Hybride) an den Neuzulassungen von Personenzugmaschinen bis 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Die Roadmap enthält inzwischen rund 75 konkrete Massnahmen in drei prioritären Handlungsfeldern. Diese Massnahmen werden seit Anfang Jahr umgesetzt und sieben Organisationen informierten anlässlich der Mobilitätsarena erstmals öffentlich über den aktuellen Stand ihrer Massnahme. So präsentierte auto-schweiz das neue Konzept für den Genfer Autosalon 2020, an dem Testfahrten mit Elektrofahrzeugen angeboten werden. Der Schweizerische Gemeindeverband zeigte auf, wie sie Gemeinden zum Thema Elektromobilität sensibilisieren und die Agrola präsentierte, wie sie in ländlichen Gebieten Schnellladestationen aufbauen.

Der Branchenverband Swiss eMobility verlieh anlässlich der Mobilitätsarena am 17. September 2019 zum dritten Mal den **goldenen Stecker**. Dieser Preis wird jährlich an einen Kanton, eine Stadt oder Gemeinde vergeben für den vorbildlichen Einsatz für die Entwicklung der Elektromobilität. Nach der Gemeinde Nyon und dem Kanton Basel-Stadt ging der Goldene Stecker 2019 an den Kanton Tessin für seine Massnahmen rund um die Elektromobilität, unter anderem wird im Tessin eine Prämie auf Elektroautos bezahlt, womit der Kanton Tessin derzeit neben dem Kanton Thurgau alleine ist. Die Laudatio hielt der Tessiner CVP-Nationalrat und Swiss eMobility –Vorstandsmitglied Marco Romano. Den Preis nahm Michele Fasciana von der Fachstelle für Luft, Klima und erneuerbare Energien des Kantons Tessin entgegen.



Einer der beliebtesten Programmpunkte an der Mobilitätsarena war die **Podiumsdiskussion „Schweizer e-Mobilitätspolitik“** am Dienstagabend, 17. September, mit Vertreterinnen und Vertretern aller grossen politischen Parteien. Der Auto Gewerbe Verband **AGVS**, der Nutzfahrzeugverband **ASTAG** und die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure **auto-Schweiz** hatten zum Gespräch eingeladen, um die Themen Auto und (Elektro)Mobilität in den Fokus zu rücken. Vor gut 300 Teilnehmenden wurde angeregt diskutiert, welche Strategien zur Elektrifizierung des Verkehrs sinnvoll sind.

Bei **wocomoco** standen die zukünftigen MaaS-Ansätze sowie urbane Sharing-Angebote mit Elektrofahrzeugen aller Art bis hin zum viel diskutierten Micro-Mobility-Sharing im Fokus. So wurde etwa die Frage aufgeworfen, ob E-Trottis zu einem Platzproblem in Innenstädten führen oder sie auch gewisse Autofahrten ersetzen können. Die plötzliche Verbreitung von E-Trottis hat viele Städte überrascht und sie waren gezwungen, sich rasch zu überlegen, wie sie mit dieser neuen Mobilitätsform umgehen wollen. Aus verschiedenen Perspektiven wurde diskutiert, wie die sogenannte Mikromobilität – kleine und leichte Fahrzeuge unter 500 Kilogramm – zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen kann.

Ein weiteres Highlight war die **Gründung des ersten „Women in Mobility“-Hubs** in der Schweiz. Lanciert im Jahr 2015, umfasst das Netzwerk heute bereits Hubs in Berlin, Hamburg, Köln und München. Der WiM Hub Bern ist kein Verein oder exklusiver Club, sondern ein offenes Netzwerk, das sich für die Vernetzung und bessere Sichtbarkeit von Frauen in der Mobilitätsbranche engagiert, insbesondere in Führungspositionen und als Expertinnen in Fachmedien und an Fachkongressen. So soll die 2. Schweizer Mobilitätsarena im nächsten Jahr noch deutlich „weiblicher“ werden.

Die Mobilitätsarena als brancheübergreifende Dialogplattform hat gezeigt, dass es notwendig ist, sich aktuelle Informationen über den Entwicklungs- und Wissensstand in den unterschiedlichsten Bereichen der Mobilität einzuholen und sich mit anderen Fachleuten auszutauschen.



### 3. Begrüssungsrede Kongress Automaticar

**Montag, 16. September 2019, basierend auf dem Referat von Jürg Röthlisberger, Direktor Bundesamt für Strassen (ASTRA). Es gilt das gesprochene Wort.**

**Mehr Effizienz für die mobile Schweiz Dienstag, 17. September 2019,**

In der Elektromobilität kommen erfreulicherweise viele neue, zuverlässige und kundenorientierte Produkte auf den Markt. Jedoch gibt es in der Mobilitätsbranche einige, die meinen, sie hätten die Wahrheit für sich gepachtet. Angesichts einer sehr dynamischen Phase wäre es wichtig, sich gegenseitig zuzuhören, voneinander zu lernen, miteinander ins Gespräch zu kommen und gemeinsam neue Ideen und Lösungen zu entwickeln.

Die Megatrends sind sicher die **Elektrifizierung und die Digitalisierung, aber auch die Zunahme der Bevölkerung sowie die Altersumschichtung** (die ältere Generation nimmt zu, die jüngere nimmt ab oder bleibt stabil). Was das ASTRA als Verkehrsplaner und Strassenbetreiber aus diesen Trends mitnimmt ist der Auftrag, **das Effizienzpotenzial zügig zu erschliessen**, also für die nächste Generation mehr Effizienz ins Verkehrswesen zu holen. Denn künftige Generationen haben gar keine andere Wahl, als mit weniger allgemeinen Mitteln Ineffizienzen zu decken.

Es gibt Megatrends, die das ASTRA in seiner täglichen Arbeit abzubilden versucht, so etwa die Zunahme der Mobilität. Erwartet wird ein grosser **Verkehrszuwachs** im Personenverkehr bis 2040: 50 % im öffentlichen Verkehr, 20 % im Individualverkehr sowie ein Drittel mehr im Langsamverkehr (insbesondere im Velobereich). Ebenso gibt es den Megatrend der **Gentrifizierung** als globales Phänomen, also die Verdrängung oder der Wechsel der zahlungskräftigen Kundschaft zwischen den Innenstädten und Agglomerationen. Für ein Quartier es etwa eine erhöhte Nachfrage an Wohnungen, was sich in den Mietpreisen niederschlägt. Wer sich die nicht leisten kann, wird nach und nach aus den Innenstadtvierteln verdrängt. Die Gentrifizierung hat auch eine Auswirkung auf die Mobilität und das ASTRA sollte hier dafür sorgen, dass Familien/Alleinerziehende oder allgemein einkommensschwächere Haushalte sich die Mobilität in den Städten noch leisten können, um ihren Arbeitsplatz erreichen zu können.

Ein weiterer Megatrend ist das **Velo**. Letztes Jahr wurden 350'000 Velos verkauft, das erste Mal über 100'000 davon elektrisch. Verbunden ist hier die Hoffnung, dass auf kurzen Strecken eine Substitution des MIVs durch das Fahrrad folgt.

Ein weitere Megatrend ist die **Dauer des Aufbaus von Infrastrukturen**, also die Zeit von den politischen Absichten für mehr Infrastruktur bis zur Inbetriebnahme dieser Infrastruktur, die mittlerweile bei einem Jahrzehnt liegt und das Bundesamt muss bereits heute den Grossteil dieses Verkehrsaufbaus auf den heutigen Angeboten übernehmen. Die Angebote werden kaum Schritt halten können, deshalb ist es erfreulich, dass es auch die **Digitalisierung sowie Elektrifizierung** als Megatrends gibt. Die Digitalisierung bietet enorme Potenziale, etwa bei der Sicherheit. Die Schweiz steht in Punkto Verkehrssicherheit zusammen mit den Niederlanden und den skandinavischen Ländern sehr gut da, aber weltweit sterben immer noch 1,35 Mio. Menschen pro Jahr auf den Strassen, das sind 3'500 Menschen pro Tag. Und wir nehmen das hin, weil das Autofahren auch seine positiven Seiten hat, jedoch sollten wir hier die Potentiale abholen, die die Automatisierung und Elektrifizierung bietet, so dass die künftige Mobilität noch sicherer, verträglicher, preiswerter, effizienter und multimodaler wird.

Die Lösung des Problems liegt in allen fünf Handlungsfeldern, die die Mobilität ausmachen. Konkret sind das: 1) der Mensch, 2) das Fahrzeug, 3) die Infrastruktur, 4) die Finanzierung und 5) die Daten.

Beim **Menschen** können wir etwa die **Fahrausbildung** verbessern, als Beispiel etwa das „Automat“-fahren. Hierfür gab es für Neulenker bisher eine Unterscheidung zwischen Automatik- und Schaltgetriebe, ab diesem Jahr jedoch nicht mehr. Der Anteil an „Automaten“ nimmt laufend zu, und dieser Trend wird verstärkt durch die Elektromobilität, wo es gar keine Handschaltung gibt.

Beim **Fahrzeug** kann das ASTRA **Sharing-und Carpooling-Modelle** unterstützen, doch die Haltung des Bundes ist beim Sharing etwas ambivalent, weil die Mobilität mit Sharing noch günstiger wird mit mehr Nutzung. Deshalb ist neben dem Sharing auch das Car-Pooling wichtig. Bei der Infrastruktur müssen wir lernen, diese besser zu nutzen und zwar jene, die wir schon haben, also die **bestehende Verkehrsfläche effizienter nutzen**, etwa durch Geschwindigkeitsharmonisierung (was zu 40 % weniger Unfällen führt und zu über 60 % weniger Stau). Ein weiterer Punkt sind die **Schnittstellen der verschiedenen Netze**: Wir müssen uns besser organisieren und die Netzhierarchien aufeinander abstimmen. Hier geht der Appell an die Parkplatzbetreiber: Die Parkingebene ist eher alt und schlecht organisiert und hier kann die Digitalisierung sicher noch einiges bieten.

Untersuchungen zu **Sharing-Modellen** haben gezeigt, dass es 90 % weniger Fahrzeuge auf den Strassen braucht, jedoch bestehen gewisse Zweifel, da der Mensch das Auto immer noch gerne als sein eigen hat. Fakt ist, dass der „fahrende Verkehr“ nicht weniger, sondern mehr wird. Flankierende Massnahmen sind hier gefragt, etwa Mobility Pricing, CO<sub>2</sub>-Vorgaben oder Gesetze, die etwa erlauben,



dass künftig Fahrerassistenzsysteme genutzt werden dürfen. Klar ist, dass die Fahrzeuge auf den Strassen immer vernetzter und intelligenter werden, **die Daten** also wichtiger werden. Wohin und wie schnell die Entwicklung beim automatisierten Fahren geht, weiss jedoch niemand verlässlich und hier ist es wichtig, gegenseitig zuzuhören und dann zu handeln.

#### 4. Begrüssungsrede Kongress Elektromobilität

**Dienstag, 17. September 2019, basierend auf dem Referat von Benoît Revaz, Direktor Bundesamt für Energie (BFE). Es gilt das gesprochene Wort.**

Die Energiestrategie 2050 ist unter anderem durch eine Zukunft energieeffizienter und umweltfreundlicher Mobilität geprägt. Die Elektromobilität wird hier eine zentrale Rolle spielen. In der Schweiz ist der Verkehrssektor (mit 38 Prozent) der grösste Energieverbraucher, noch vor dem Gebäudesektor. Über 94 Prozent dieses Verbrauchs basiert auf fossilen Energieträgern.

Bei Treibstoffen und Ölprodukten ist die Schweiz fast vollständig vom Ausland abhängig ist. Pro Jahr gibt die Schweizer Bevölkerung fast 13 Mrd. Franken für Treibstoffe aus. Davon fliesst gut die Hälfte ins Ausland, davon 99 Prozent in drei Länder: Kasachstan (37.7 Prozent), Nigeria (37.7 Prozent) und Libyen (23.7 Prozent) sind die Hauptlieferanten von Erdölprodukten. Der Rest wird für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur verwendet.

Der Reichtum in der Schweiz sorgt dafür, dass die Personenwagen immer grösser werden und immer mehr können und grösstenteils Allradantrieb haben. Die Schweizer Flotte ist eine der ineffizientesten in Europa und stösst aktuell ca. 138 Gramm CO<sub>2</sub>/km aus. Der Verkehrssektor ist entsprechend auch verantwortlich für den grössten Anteil der CO<sub>2</sub>-Emissionen (knapp 32 Prozent), wobei der Personenwagen (verantwortlich für ¾ aller Emissionen) dominiert, gefolgt vom Schwerverkehr (12 Prozent) und den Lieferwagen (7 Prozent). Entsprechend fokussiert die aktuelle Regulierung v.a. auf die Personen- und Lieferwagen. Das Ziel für den Verkehrssektor - 2020 20 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss gegenüber 1990 - bleibt äusserst ambitioniert und der Handlungsbedarf ist sehr hoch.

Der Bund verfolgt vier Hauptziele:

1. **Neue Antriebstechnologien:** Die Elektromobilität auf der Strasse und noch viel mehr auf der Schiene leistet einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des Energieverbrauchs sowie der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ende 2018 haben Vertreter der Industrie gemeinsam mit Bund, Kantonen und Gemeinden eine



**Roadmap zur Förderung der Elektromobilität** unterzeichnet. Ziel dieser Roadmap ist, den Anteil der Steckerfahrzeuge (reine Elektroautos und Plug-in Hybride) an den Neuzulassungen von Personenwagen bis 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen. Die Roadmap enthält inzwischen rund 75 konkrete Massnahmen in drei prioritären Handlungsfeldern. Diese Massnahmen werden seit Anfang Jahr umgesetzt.

2. **Die Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften:** Mit dem Klimaübereinkommen von Paris hat sich die Schweiz verpflichtet, ihre Emissionen bis 2030 gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Im Rahmen der Energiestrategie 2050 wurde die **Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften** für Personenwagen sowie die Ausweitung auf Lieferwagen und leichte Sattelschlepper entschieden. Die strengeren Grenzwerte sollen motivieren, vermehrt effiziente Fahrzeuge zu vermarkten. Die Verschärfung der Zielwerte im Jahr 2020 zeigt Wirkung: Der Branchenverband auto-schweiz hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil der Steckerfahrzeuge bis 2020 auf 10 Prozent bei den Neuzulassungen zu erhöhen.

3. **Die Digitalisierung mit dem Ziel einer effizienteren Nutzung der Verkehrsmittel und Infrastruktur:** Im Strassenverkehr müssen Fahrzeuge und Infrastruktur besser ausgelastet werden. In unserem Land hat das Carsharing eine lange Tradition. Mobility Carsharing Schweiz bietet heute über 3000 Fahrzeuge zum Teilen an. Ergänzt wird das Angebot durch Bike-, Cargobike- und Scootersharing in vielen Schweizer Städten. Die Automatisierung bietet zusätzliche Potenziale für ein effizienteres Verkehrssystem, gerade auch im ländlichen Raum, wo eine Erschliessung mit klassischem öffentlichem Linienverkehr schwieriger ist.

4. **Vermehrte Nutzung der Mikromobilität:** Es braucht mehr aktive Mobilität. Die Potenziale des Velo- und Fussverkehrs müssen besser genutzt werden. Der Bund unterstützt daher die Kantone, um die Infrastrukturen zu entwickeln. Mit dem Programm EnergieSchweiz unterstützt der Bund auch verschiedene Massnahmen, die z.B. das Velofahren attraktiver machen sollen.

Und welche Rolle spielt nun die Elektromobilität für die Dekarbonisierung des Gesamtverkehrs? Eine sehr wichtige, doch daneben müssen in der Übergangszeit auch die konventionellen Motoren deutlich effizienter werden. Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist bereits mehrheitlich elektrifiziert. Potenziale sind jedoch beim Ersatz von Dieselmotoren im Strassenverkehr vorhanden. Die Elektromobilität ist allein nicht die Lösung, es braucht vielmehr eine markante Effizienzsteigerung des gesamten Verkehrssystems mit Sharing, Automatisierung, öffentlichem Verkehr und mehr aktiver Mobilität. Um im Verkehrsbereich die Dekarbonisierung voranzutreiben und die Energieeffizienz zu verbessern, braucht es die Mobilisierung aller Akteure: Bund, Kantone, Gemeinden, Marktakteure und Privatpersonen. So können wir gemeinsam die energieklimatischen Herausforderungen unseres Landes und die Ansprüche der kommenden Generationen angehen.



## 5. Zeltsession Berner Zelt: Mensch & Mobilität

**Der Kanton und die Stadt Bern gestalteten am Mittwoch, 18. September 2019 zwischen 13h00 und 17h00 den Veranstaltungsbereich «Mensch & Mobilität» im Zelt B. Dort wurden interessante Einblicke in die aktuelle Praxis von Stadt und Kanton Bern geboten.**

Der Treibhausgasausstoss in der Schweiz hat zwischen 1990 und 2017 um 12 % abgenommen. Das Ziel, diesen bis 2020 um 20 % zu senken, wird aber möglicherweise nicht erreicht. Die Entwicklung in der Schweiz läuft nicht in allen Sektoren gleich: Die Emissionen aus dem Verkehr, mit 32 % (ohne Flugverkehr) der schwerwiegendste Verursacher, gehen erst seit wenigen Jahren leicht zurück. Sie lagen 2017 immer noch 1 % über dem Niveau von 1990.

In der Begrüssung konstatierte Ursula Wyss, dass die gesetzten Reduktionsziele ohne Verkehrswende nicht erreicht werden können – sowohl auf Bundes- wie auch auf städtischer Ebene. Insbesondere Emissionen aus dem Verkehr halten sich hartnäckig hoch: Schweizweit lagen diese 2018 noch immer 3.3 % über dem Niveau von 1990. Auch in der Stadt Bern konnten die Emissionen aus dem Mobilitätsbereich lediglich um 5.5 % reduziert werden – ein noch langer Weg bis zum angepeilten Reduktionsziel von minus 45 % bis 2025. Der Bundesrat hat Ende August 2019 sein Klimaziel verschärft: Netto-Null Emissionen bis 2050 und der Gemeinderat der Stadt Bern hat seine Klimaziele ebenfalls geschärft: Netto-Null bis 2035. Doch der technische Fortschritt kann nicht alle Probleme alleine lösen, der Mensch trägt mit seinem Verhalten massgeblich zur zukünftigen Verkehrsentwicklung bei.

Doch wie werden die Menschen dazu gebracht, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken? Wie kann die bestehende Infrastruktur für den motorisierten und öffentlichen Verkehr effizienter ausgelastet werden, ohne diese ausbauen zu müssen? Wie wollen es der Kanton und die Stadt Bern schaffen, dass Menschen vermehrt Velofahren, zu Fuss gehen und sich Verkehrsadern auch als Lebensräume aneignen? Im Berner Zelt gab's auf diese und weitere Fragen Antworten von einem Dutzend Fachexperten.

Im Einstiegsreferat gab Philipp Mäder, Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern, einen kurzen Abriss über die im Kanton Bern wichtigsten Grossprojekte (etwa der Ausbau des Bahnhofs Bern für rund CHF 1 Mrd., der Ausbau der S-Bahn sowie der zweistöckige Wankdorfkreisel). Doch im Kanton Bern gibt es auch verschiedene Beispiele für viele innovative Themen, wie sie an der Mobilitätsarena behandelt wurden. Zum Thema «Sharing» nannte er etwa, dass der Kanton Bern aktuell Planungen und Projekte wie das „on demand“ Sharing-Pilotangebot „myBuxi“ in Herzogenbuchsee unterstützt oder auch das «Covoiturage Arc Jurassien», dass Ridesharing für Pendlerfahrten im Jurabogen vorantreibt. Bei der Elektromobilität ist der Kanton in verschiedenen Bereichen



aktiv, wie aktuell beim ÖV, wo der Pilotbetrieb der Linie 17 von BernMobil mit E-Bussen unterstützt wird. Zudem werden im Bereich der Elektromobilität Autobahnraststätten und Verkehrsprüfzentren mit Elektroladestationen ausgerüstet, ebenso hat der Kanton selber eine zentrale Beschaffungsstelle „Mobilität“, die Umweltkriterien stark gewichtet und auch alternative Antriebe im Sortiment hat. Bei allen innovativen Themen wie Sharing, Elektromobilität, Automatisierung und Digitalisierung sei aber nicht zu vergessen, dass die effizienteste Form von Sharing und Elektromobilität der öffentliche Verkehr ist (Bahn, Tram, Trolleybusse), so Philipp Mäder.

Der Gastreferent Prof. Dr. Deane Harder - er ist Dozent am Institut «Sustainable Business» der Berner Fachhochschule - erläuterte vor vollen Rängen, warum Veränderungen im menschlichen Verhalten so schwer sind und es manchmal einen Stups in die richtige Richtung braucht.

Danach folgten Vorträge zu verschiedenen Ansätzen in drei Blöcken:

- 1) Im Teil **Verkehrsspitzen glätten** wurde aufgezeigt, wie Berner Schulen helfen, einen Beitrag zu einer verträglicheren Mobilität zu leisten. In den Vorträgen wurde gut dargelegt, dass nicht nur Anpassungen am Stundenplan zum Erfolg führen können, sondern auch Massnahmen in den Bereichen Kommunikation (z.B. sichere und attraktive Fusswege aufzeigen) und Sensibilisierung (z.B. Förderung der Velokultur) helfen, Kapazitätsengpässe im ÖV zu reduzieren.
- 2) Im Block **"aufs Velo umsatteln"** stand das Verhalten im Vordergrund: Welche Aspekte helfen, noch mehr Menschen auf das Velo zu bringen?
- 3) Beim Block **"Mehr als nur Verkehrsadern - Strassen als Lebensräume"** wurde das Zusammenleben von Menschen angesprochen: Wie kann eine Strasse gleichzeitig Mobilität und Quartierleben ermöglichen?

**Insgesamt war das „Berner Zelt“ eine gut organisierte und gelungene Veranstaltung und der Kanton und die Stadt Bern konnten eindrücklich aufzeigen, dass auch bei der Verwaltung viel in Bewegung ist und dass etablierte Transportunternehmen, innovative Start-Ups, öffentliche Hand und viele weitere Akteure Hand in Hand an der Mobilität der Zukunft arbeiten.**







