

Berner Verkehrstag 16. Mai 2003 Neue Ideen und Projekte in der Mobilitätspolitik

In der Verkehrspolitik spielen nicht nur Infrastrukturprojekte, sondern auch innovative Projekte auf regionaler und lokaler Ebene eine wichtige Rolle. Am Berner Verkehrstag vom 16. Mai 2003 wurde eine breite Palette innovativer Mobilitätsprodukte - von Car-Sharing zu Carlos, von der Verkehrsbeeinflussung auf der A1 bis zu neuen Kundenzentren der öffentlichen Verkehrsbetriebe - vorgestellt. Ebenfalls präsentiert wurde eine Evaluation all dieser Produkte. Fazit: Entwicklungen neuer Mobilitätsprodukte sind unabdingbar, ebenso die Erfahrungen, die bei den Umsetzungen gesammelt werden.

- Teil 1: Verkehrspolitik im Kanton Bern, innovative Projekte, die Rolle von Energie Schweiz und Wirkungsanalyse der Projekte
- Teil 2: Beispiele zu Ergänzungen zu Bahn und PW
- Teil 3: Beispiele zu Effizienzsteigerungen und Marketing für neue Mobilität
- Teil 4: Beispiele zu Mobilitätskonzepten

Weitere Informationen:

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kt. Bern
EnergieSchweiz

www.bve.be.ch
www.energie-schweiz.ch

17.05.2003

Unterstützt von:



Mobilservice
c/o Büro für Mobilität AG
Aarberggasse 8
3011 Bern
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein
redaktion@mobilservice.ch
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek
info@mobilservice.ch
<http://www.mobilservice.ch>

REFERAT

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	3. Berner Verkehrstag 2003: „Neue Ideen und Projekte in der Mobilitätspolitik“
Datum	Freitag, 16. Mai 2003
Ort	Bern, Kursaal <i>Es gilt das gesprochene Wort</i>

Verkehrspolitik im Kanton Bern: Eine Standortbestimmung

Sehr geehrte Damen und Herren

Es freut mich sehr, dass Sie so zahlreich zum 3. Berner Verkehrstag zum Thema „Neue Ideen und Projekte in der Mobilitätspolitik“ erschienen sind. Die hohe Teilnehmerzahl ist für mich ein deutliches Zeichen, dass es sich offensichtlich um ein höchst aktuelles, interessantes, ja ich glaube sogar auch brisantes Thema handelt.



1. Übersicht und Zielsetzungen der Tagung

Der 3. Berner Verkehrstag „Neue Ideen und Projekte in der Mobilitätspolitik“ wird neben meinen Ausführungen durch ein Input-Referat von Herrn Professor Heinrich Brändli vom Institut für Verkehrstechnik der ETH Zürich mit dem Titel „Innovative Projekte im Mobilitätsmarkt im In- und Ausland“ eingeleitet. Herr Dr. Hans-Luzius Schmid, stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Energie und Programmleiter von Energie Schweiz, wird aus seiner Sicht zu innovativen Mobilitätsprojekten als Beitrag zu einer zukunftsgerichteten Energie-, Klima- und Verkehrspolitik sprechen.

In einem zweiten Teil - und dies ist ein wesentlicher Kernbereich unseres Verkehrstages - werden in vier Workshops laufende innovative Mobilitätsprojekte vorgestellt. Dabei soll bereits in den einzelnen Workshops eine aktive Diskussion stattfinden. Ich bin mir bewusst, dass dies aufgrund der grossen Teilnehmerzahl nicht immer einfach sein wird. Ich hoffe aber, dass

- der Informationsfluss bzw. der Kenntnisstand über die einzelnen Projekte bei Ihnen als Teilnehmerin und Teilnehmer verbessert werden kann;
- wir möchten aber auch Chancen nutzen sowie aber auch Grenzen von einzelnen Projekten ausleuchten;
- wichtig ist dabei auch eine kritische Analyse. Kann wirklich ein wichtiger Beitrag an eine nachhaltige zukunftsfähige Mobilität mit innovativen Mobilitätsprojekten geleistet werden?

Ich hoffe, dass wir unter anderem auf diese Fragen Antworten erhalten. Viele der zur Diskussion stehenden Projekte sind im Kanton Bern entstanden, was natürlich erfreulich ist. Dabei darf nicht übersehen werden, dass diese Projekte nur einen Teil der Berner Verkehrspolitik ausmachen. Ich möchte versuchen, einen kurzen Überblick über Zielsetzungen und Aktivitäten der Berner Verkehrspolitik zu geben.

2. Zielsetzungen der Berner Verkehrspolitik

Gemäss kantonaler Verfassung, Artikel 34, sorgen der Kanton und die Gemeinden für eine sichere, wirtschaftliche, umweltgerechte und energiesparende Verkehrsordnung. Sie fördern den öffentlichen Verkehr und das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel. Beim Strassenbau sind die Bedürfnisse des nicht motorisierten Verkehrs, also des Langsamverkehrs, zu berücksichtigen.

Weitere Ziele und Grundsätze sind im Bericht „Bernische Verkehrspolitik 2000“ festgehalten worden. Dabei wurde der Bericht im Frühjahr 2001 vom Grossen Rat zur Kenntnis genommen.

In den **Oberzielen** der bernischen Verkehrspolitik heisst es konkret, dass

- bezüglich der Umwelt die heutigen und zukünftigen negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu reduzieren sind und die natürlichen Ressourcen erhalten werden sollen;
- Mobilität und Verkehrserschliessung sind für Gesellschaft und Wirtschaft sicherzustellen.
- Weiter ist den finanzpolitischen Anliegen Rechnung zu tragen: Die Mittel der öffentlichen Hand sind effizient und auf die langfristige Finanzlage abgestimmt einzusetzen.

Die bernische Verkehrspolitik wird schrittweise und im Rahmen von einzelnen Investitionsprogrammen und Projekten umgesetzt. Auf einige wichtige Projekte möchte ich kurz eingehen.

3. Strassenbauprogramm: Vier-Jahres-Programm 2003 bis 2006

Das Strassenbauprogramm wird im Sinne einer rollenden Planung alle zwei Jahre dem bernischen Grossen Rat präsentiert. Es erfolgt damit eine transparente Abstimmung auf die wirtschafts-, finanz- und umweltpolitischen Ziele, die der Kanton verfolgt. Insgesamt stehen dem Kanton für die Kantonsstrassen im Jahr 2003 rund 70 Millionen Franken zur Verfügung. Darin sind die Beiträge des Bundes, der Gemeinden und Dritter enthalten.

Im Jahr 2003 müssen rund zwei Drittel oder 40 Millionen Franken für laufende Neubau-, Ausbau- und Umgestaltungsvorhaben eingesetzt werden. Bis im Jahr 2006 nehmen die laufenden Projekte ab und es entsteht ein grösserer Handlungsspielraum für neue Bereiche. Dabei steht die Substanzerhaltung des rund 2'100 Kilometer langen Kantonsstrassennetz mit einem Substanzwert von rund 15 Milliarden Franken im Vordergrund. Berechnungen zeigen nämlich, dass die Aufwendungen für das bestehende Strassennetz mit jährlich 10 bis 20 Millionen Franken viel zu gering ist. Eigentlich müssten etwa 100 Millionen Franken eingesetzt werden. Es wird im Prinzip von der Substanz gelebt wird.

Im Strassenbauprogramm werden die gesellschaftlichen Anliegen und Umweltforderungen sehr ernst genommen. Eine gründliche Evaluation - ein eigentlicher Nachhaltigkeitscheck - mit einem umfassenden Indikatorensystem ist für alle neuen Projekte vorgenommen worden. Eine begründete Prioritätensetzung von einzelnen Projekten ist dadurch möglich geworden.

Unter anderem kommt dem Lärmschutz eine grosse Bedeutung zu. Aber auch hier zeigt sich, dass die vorhandenen Mittel nicht ausreichen, die gesetzten Zielsetzungen des Lärmschutzes umzusetzen.

Eigentlich hätten die Lärmschutzziele im Jahr 2002 realisiert sein sollen. Von der zu sanierenden Streckenlänge von rund 176 Kilometer, sind bis Ende 2001 rund 14 Prozent der Massnahmen realisiert worden und weitere 52 Prozent befinden sich in Planung oder Ausführung. Es muss davon ausgegangen werden, dass die Lärmsanierung bis ins Jahr 2012, vermutlich sogar bis ins Jahr 2015, dauern wird. Einen weiteren wichtigen Platz nehmen Strassensanierungen zu Gunsten der Fussgängerinnen und Radfahrer ein. Im Strassenbauprogramm heisst es, dass der „Vision Zero“ mit der Umsetzung von Kleinprojekten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit eine grosse Priorität beizumessen ist.

Für die bessere Verkehrserschliessung und Stärkung der Standortgunst verbleiben erst ab dem Jahr 2004 bis 2006 jährlich rund 20 Millionen Franken. Diese Mittel sollen vor allem für die Stärkung der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) eingesetzt werden. Sie befinden sich an gut verschlossener Lage, vor allem auch mit öffentlichem Verkehr, und sie spielen eine wirtschaftspolitisch strategische Bedeutung.

4. Angebotsplanung öffentlicher Verkehr

Für den Kanton Bern steht mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2004 ein qualitativer Sprung bevor:

Bis zu diesem Zeitpunkt soll das zentrale Element von Bahn 2000 - 1. Etappe, nämlich die Neubaustrecke Mattstetten - Rothrist in Betrieb genommen werden. Bern wird damit zu einem Vollknoten. Konkret bedeutet dies, dass die Züge des Fernverkehrs kurz vor der vollen und halben Stunden im Bahnhof Bern eintreffen und diesen kurz nach der vollen und halben Stunde verlassen. Basel, Zürich und Luzern sind neu in einer knappen Stunde erreichbar. Gleichzeitig werden verschiedenen Relationen im Fernverkehr verdichtet:

- Bern-Luzern erhält - endlich - einen stündlichen, direkten Fernverkehrszug
- Bern hat neu halbstündliche, schnellere Verbindungen nach Basel, Zürich und Genf
- sowie nach dem Aargau und nach Thun und Spiez.

Im Bahnhof Bern entstehen somit einerseits vollständig neue Anschlussbedingungen an den Fernverkehr, andererseits werden Anschlussverhältnisse zur vollen und halben Stunden gleichwertig. Die Fahrpläne des Fernverkehrs werden sich im gesamten Kanton grundlegend ändern.

Die neue erfreuliche Situation des öffentlichen Fernverkehrs wird mit dem zu erwartenden Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Regionalverkehr 2005 bis 2008 Rechnung getragen. Es geht darum, die bestehenden Berner S-Bahn-Linien auf die neue Konstellation abzustimmen. Eine optimale Fahrplangestaltung mit guten Umsteigebeziehungen kann erreicht werden, indem die S-Bahn-Linien zu den Minuten .15 und .45 den Bahnhof Bern queren.

Damit dieses zusätzliche Angebot bewältigt werden kann, sind gewisse Kapazitätserweiterungen der Infrastruktur vorzunehmen. Auf verschiedenen Strecken werden derzeit Doppelspurausbauten vorgenommen und Perons verlängert und erhöht.

Flankierend zu den Angebotsverbesserung der Berner S-Bahn sollen auch die Fahrgastinformationen an den Stationen und in den Zügen vereinheitlicht werden. Ein weiterer Schwerpunkt ist der Ausbau von Park + Ride- sowie vor allem von Bike + Ride-Anlagen. An vielen Stationen und Haltestellen ist für Bike + Ride-Anlagen ein eigentlicher Nachholbedarf festzustellen, wobei sich mit den bestehenden Finanzierungsgrundsätzen eine Realisierung als schwierig gestaltet. In einzelnen regionalen Zentren sowie Sub-Zentren mit Schnellzughalten sollen auch zusätzliche Park + Ride-Abstellplätze geschaffen werden, wobei auch hier Finanzierungshindernisse bestehen.

Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs soll auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt werden, wie dies bereits im Bericht „Berner S-Bahn-Siedlung“ aus dem Jahre 1991 festgehalten worden ist. Es zeigt sich allerdings, dass die Anliegen des öffentlichen Verkehrs bzw. eine siedlungsmässige Konzentration rund um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in den Ortsplanungen nicht immer prioritär verfolgt werden.

Ein weiterer wichtiger Impuls wird vom neuen Tram Bern West erwartet: Mit diesem zeitgemässen Verkehrsmittel soll den heutigen und künftigen Nachfrageströmen effizient entsprochen und ökonomisch entsprochen werden. Das Projekt Tram Bern West wird dem kantonalen Parlament demnächst zur Beratung und Beschlussfassung unterbreitet.

Noch ein Wort zu der Entwicklung der Abgeltungen an den öffentlichen Verkehr im Kanton Bern:

Im Jahre 2002 sind 367 Millionen Franken Abgeltungen an den öffentlichen Verkehr geleistet worden. Knapp zwei Drittel des Aufwandes oder rund 210 Millionen Franken werden dabei vom Bund getragen. Der Kanton hat rund 105 Millionen Franken und die Gemeinden gut 52 Millionen Franken zu übernehmen. Gegenüber 1997 haben die Abgeltungen leicht abgenommen, gleichzeitig aber konnten die Angebote verbessert werden.

Leider ist zu befürchten, dass mit den angesagten Sparbeschlüssen des Bundes eine weitere Reduktion des Bundesmittels ansteht und der öffentliche Verkehr - zumindest in den Randregionen mit einem tiefen Kostendeckungsgrad - substantiell gefährdet werden könnte. Für einzelne ländliche Buslinien hat der Bund bereits die Mitfinanzierung aufgehoben.

Insgesamt hat sich der Kostendeckungsgrad im öffentlichen Verkehr schrittweise leicht verbessert und er liegt bei knapp 45 Prozent. Angesichts der steigenden Verkehrsleistungen wurde die Produktivität des öffentlichen Verkehrs verbessert. Es ist klare Absicht des Kantons Bern, weitere Produktivitätspotentiale zu realisieren, so insbesondere durch intensivere Kooperation der verschiedenen Bahnunternehmungen.

5. Internationaler Fernverkehr

Mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basis-Tunnels im Jahre 2007 steht im öffentlichen Verkehr ein weiterer zentraler Meilenstein vor der Tür. Zusammen mit betrieblichen Massnahmen, wie etwa eine vereinfachte und effizientere Grenzabfertigung, soll sich die Fahrzeit von Bern nach Mailand von heute 3 Stunden 11 auf 2 Stunden 44 oder um 25 Minuten reduzieren. Die Fernverkehrszüge Frankfurt-Basel-Mailand werden eine wesentlich bessere Einbindung des Kantons Bern bringen. Zusammen mit dem zusätzlichen Angebot dürften die Zeiteinsparungen zu einer Verbesserung der Standortgunst des Kantons Bern und der gesamten Westschweiz beitragen.

6. Regionale Agglomerations- und Mobilitätskonzepte

Im Einklang mit der Agglomerationsstrategie auf Bundesebene hat der Kanton Bern vor zwei Jahren verschiedene regionale Mobilitätsstrategien lanciert.

Damit wird eine gesamtheitliche Betrachtung der Verkehrsentwicklung und des optimalen Einsatzes von einzelnen Verkehrsträgern vorgenommen. Gleichzeitig werden Grundlagen und Voraussetzungen für das angestrebte und verstärkte Engagement des Bundes in den Agglomeration geschaffen. Einzelne Projekte vom Bund können nämlich voraussichtlich nur unterstützt werden, wenn eine umfassende Mobilitätsstrategie für die Agglomeration vorliegt. Mit den bisherigen Arbeiten in den Agglomerationen Bern, Biel, Thun und Burgdorf haben sich beispielsweise Kapazitätsengpässe auf der Strasse, aber auch Verbesserungspotenziale im öffentlichen Verkehr und im Velo- und Fussverkehr gezeigt.

Dementsprechend werden Vorschläge für zusätzliche Angebote schienen- und strassenseitig erarbeitet. Letztlich wird es eine Frage der Finanzierung vor allem des Bundes sein, inwiefern die einzelnen Projekt effektiv auch umgesetzt werden können. Die gross angekündigten zusätzlichen Mittel für den Agglomerationsverkehr sind nämlich bei näherer Betrachtung nicht so gross – und zudem sind sie in der heutigen Finanzlage keineswegs gesichert.

Die **Gesamtverkehrsstudie für die Region Thun** war eigentlich gesamtschweizerisch eine der ersten Studien, die den Anforderungen des Bundes entsprechen soll. Es ist aber nicht bei Studien geblieben. In einem aufwendigen Prozess, in dem alle wichtigen Akteure mitwirken konnten, wurde die Strategie diskutiert und angepasst. Sie soll nun zudem noch stärker mit der Raumentwicklung verknüpft werden. Die Präsentation der überarbeiteten Strategie ist für den kommenden Sommer geplant.

In der **Region Bern** haben wir letztes Jahr auf der Basis einer umfassenden Vorstudie die Mobilitätsstrategie Region Bern lanciert. Bereits liegen erste Ergebnisse vor. Sie bestätigen, dass der Handlungsbedarf gross ist, und dass wir alle Instrumente gut kombiniert einsetzen müssen, wenn wir die Erreichbarkeit und damit die Standortgunst erhalten wollen, und gleichzeitig umwelt- und staatskassen-verträglich bleiben wollen. Die Ergebnisse der Mobilitätsstrategie sollen noch in diesem Jahr veröffentlicht und in die Mitwirkung geschickt werden.

Schlussbemerkungen

Insgesamt zeigt sich, dass der Kanton Bern auf den verschiedenen Ebenen zahlreiche Projekte umsetzt. In den letzten Jahren ist es gelungen, eine gesamtheitlichere Schau der Verkehrsentwicklung der einzelnen Investitionen vorzunehmen. Weitere Verbesserungen auf diesem Weg werden angestrebt.

Nach meiner Meinung bilden die heute zur Diskussion innovativen Mobilitätsprojekte neben dem vorgestellten Programm wichtige und notwendige Ergänzungen. Gerade die Mobilitätsstrategien zeigen, dass Lösungsbeiträge durch innovative Projekte aller Art höchst willkommen sind, denn Ausbauten sind langwierig und teuer. Sei dies im Bereich der Nachfragelenkung, des Marketings oder der Verbesserung der Mobilitätsketten. Die Wirkungen von einzelnen Projekten, vor allem von jenen die sich erst in der Aufbauphase befinden, dürfen wohl nicht überschätzt werden. Aber: viele gute Ideen haben klein angefangen! Ich bin selbst gespannt, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Mobilität wir von diesen Projekten erwarten dürfen.

1. Was heisst schon innovativ?

Innovativ heisst – gerade im Zusammenhang mit der Mobilität – erfinderisch, neuartig, zukunftsweisend; – und letztlich auch zielführend. Dies bedeutet aber, dass Ziele erkannt, definiert, quantifiziert und vor allem auch anerkannt sind und in das Handeln der einzelnen Akteure umgesetzt werden können. Ein hehres Gesamtziel, dessen Bausteine kurz betrachtet werden sollen.

2. Unsere Mobilität

Mobilität bedeutet allgemein bewegen, verändern und hat demgemäss viele Facetten.

Bedeutung Mobilitätsbegriff

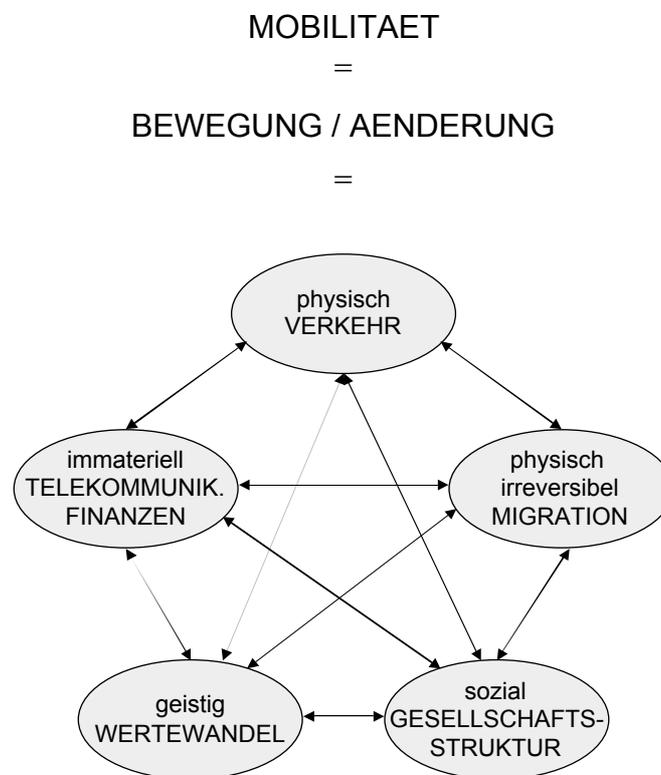


Abb. 1

Verkehr im landläufigen Sinne von physischem Transport von Personen und materiellen Gütern ist nur ein Teilbereich der Mobilität. Die Verkehrspolitik ist in eine umfassende Mobilitätspolitik einzubetten; – und schon sind wir im Zentrum unserer Tagung.

3. Mobilitätspolitik

Politik ist letztlich und in allen Systemabgrenzungen bis hin zu Einzelpersonen nichts anderes als bewusstes, gezieltes, geplantes **Handeln**. Für die Mobilitätspolitik sind hier vor allem die Gebietskörperschaften – Bund, Kantone, Gemeinden – angesprochen sowie und durch diese gestützt Grossunternehmen und Interessengruppen. Gerade die Akteure der Mobilitätspolitik müssen

- langfristige Perspektiven entwickeln,

- in grossen Systemen denken,
- eine sachgerechte Interessenabwägung zwischen Nutzungsplanung, Volkswirtschaft, Umwelterfordernissen, Verkehrsmarktanforderungen und Wertewandel in der Bevölkerung vornehmen.

Damit kann über die angebotsorientierte Mobilitätspolitik die Nachfrage gesteuert werden unter Ausnutzung der stets vorhandenen Wechselwirkungen zwischen Nachfrage und Angebot mittels An- und Abreizsystemen:

- Der Nutzen der Ortsveränderung lässt sich dämpfen durch Steuer-, Abgaben- und Umweltauflagen-Harmonisierung.
- Der Widerstand gegenüber Ortsveränderung mit den Hauptkomponenten Geld, Zeit, Zuverlässigkeit und innerer Einstellung ist durch die Steuerung dieser Komponenten variierbar, z.B. Steuerabzüge für Berufsfahrten, fahrleistungsabhängige Knappheitspreise (wie beim "Park-pricing" heute allgemein anerkannt), Aufklärungsarbeit über die Systemzusammenhänge und Verbesserung der kritischen "letzten Meile" bei öV-Reisen.

4. Verkehrsmarkt

Das Geschehen am Verkehrsmarkt ist immer vom einzelnen Marktteilnehmer geprägt. Als "homo oeconomicus" folgt er der "rational-choice-theory", was besagt, dass stets der persönliche Nutzen – nach eigenen z. T. subjektiven Massstäben – im Vordergrund steht ohne Rücksicht auf Auswirkung für andere, die Umwelt etc.

Genau dies zwingt dazu, via Mobilitätspolitik steuernd einzugreifen, weil die berühmte "Freie Fahrt für freie Bürger" zu einem weder funktionierenden noch nachhaltigen Verkehr führen würde.

Im Vordergrund stehen neben den bereits erwähnten Massnahmen hier

- das "social marketing" im Sinne von Überzeugungsarbeit über Tatbestände,
- Information über die Dienstleister und Dienstleistungsangebote im (erweiterten) öV zur Minderung des Zutrittswiderstandes,
- Stärkung von Erfahrung und Vertrauen in die Verkehrsangebote.

5. Grossforschung und -entwicklung

Es sind verschiedene Gruppen getrennt zu beurteilen:

- Neuartige, geschlossene technische Systeme. sie erfordern eine Zusammenarbeit Privatindustrie - Staat – Wissenschaft, haben sehr lange Entwicklungszeiten bis zur Marktreife und sind technisch, teilweise auch betrieblich unkompatibel mit den bestehenden Angeboten. Um in den ersten Realisierungsschritten trotzdem einen Verkehrswert zu schaffen, müssen diese vor allem im Fernverkehr sehr gross – und damit aufwändig – sein, was die Realisierungschancen entscheidend senkt. Beispiele aus der engeren Umgebung sind C-, H- und M-Bahn in Deutschland oder Transrapid bzw. Swisstromo.
- Theoretische Durchdringung technisch konventioneller, betrieblich neuartiger Systeme mit hohen Anforderungen an Benutzerinformation und –motivation, Betrieb und Steuerung. Typische Beispiele sind die Vorläufer des Publicars der

PTT, die Rufbussysteme, welche vor mehr als 20 Jahren im Rahmen des Forschungsprogramms Nahverkehr des damaligen BMFT (Bundesministerium für Forschung und Technologie BRD) entwickelt wurden. Sie liefen in der Praxiserprobung im Raum Friedrichshafen (rund 100'000 Einwohner; Rufbus/Dornier) sowie in Wunsdorf bei Hannover (R-Bus/MBB) mit für die Zeit modernster, EDV-gestützter on-line-Information bzw. –Steuerung und lieferten wichtige Systemkenntnisse: So sind gemischte Betriebsformen mit zwar hohen Informationsanforderungen durchaus marktfähig (vgl. auch Ziffer 7.1), nicht jedoch flexible Betriebsweisen mit aufgrund der momentanen Nachfrage optimierter Betriebsform; auch sind Rufbusse sehr überlastungsanfällig, indem entweder grosse Reserven vorgehalten werden müssen oder das Angebot instabil wird mit grossen Wartezeiten.

- Breite Themenbetrachtung, um sachgerechte Schnittstellung für nachfolgende Komponenten und Teilstudien zu definieren. Hier sind erwähnenswert die schweizerischen NFP 25 (Stadt und Verkehr) und 41 (Verkehr und Umwelt), die sehr breit angelegten Leitprojekte zum Thema "Mobilität in Ballungsräumen" des BMBF (Bundesministerium für Bildung und Forschung BRD), aber auch das "Leitbild Strassenverkehrstelematik SVT-CH 2010" und – ganz neu – "das vernetzte Fahrzeug" von TA-SWISS und ASTRA.

All diesen "Top-down-Ansätzen" – so erkenntnisbringend sie auch sind – haftet der Mangel des direkten, allgemeinen Marktzutrittes und häufig auch der Marktfähigkeit an.

6. Mut zum Versuch!

Mit dem pragmatischen "Bottom-up-Ansatz", sehr oft direkt aus marktrelevanten Mängeln bestehender Angebote resultierend, kommen relativ kurzfristig unkomplizierte, originelle, meist ortsspezifisch massgeschneiderte Innovationen zustande. Sie bilden das Hauptthema der folgenden Referate und Diskussionen. Als grosser Befürworter dieser Bestrebungen, da ausgesprochen marktgerichtet und eben innovationsfördernd, gilt es auch die Gefahren wahrzunehmen:

- Am Verkehrsmarkt generell wirken nur Gesamtangebote, wie sie im Individualverkehr infrastruktureitig weitgehend gegeben sind. Im öffentlichen Verkehr müssen Fahrzeugbewegungen als Verbundprodukt vieler Unternehmungen, Verkehrsmittel und Betriebsformen "aus einem Guss" angeboten werden. Vielfältigste Insellösungen gefährden diesen Grundsatz.
- Sobald Speziallösungen Spezialprodukte erfordern, steigen die Kosten für Kauf, Erhalt, Unterhalt und Ersatz meist an; zusammen mit der Reservehaltung. dies gilt insbesondere auch für kombinierten Güterverkehr.

7. Grundprobleme der Innovationen als Beispiele

7.1 Marktsegmente, Normierungsbedarf

Vorerst ist festzustellen, dass auch die hier diskutierten Mobilitätsinnovationen oft zu stark auf den Berufsverkehr fokussiert sind, obwohl der Freizeitverkehr bereits rund doppelt so gross ist und den grössten Wachstumsmarkt darstellt. Deshalb muss grossen Wert auf die einheitliche, leicht verständliche Motivation und Information auch für Orts- und Betriebsunkundige gelegt werden, bei denen der Zutrittswiderstand naturgemäss am grössten ist.

Im Weiteren werden schwergewichtig kleine Marktsegmente angesprochen, die primär den privaten Motorfahrzeugverkehr reduzieren und dem "Hauptangebot öV" neue Kunden zuführen sollen. Entsprechend muss dieses Hauptangebot stets in die Informationen einfließen.

Und letztlich werden – mit Ausnahme kundengruppenspezifischer Angebote wie Schwerbehindertentransporte – bezüglich zeitlicher/örtlicher Verfügbarkeit nicht existente oder sehr schlechte Linienbetriebe ersetzt. Während letztere nachfrageabschreckend sind, wirken direkt bedarfsgesteuerte Angebote – auch auf individueller Basis – ausgesprochen nachfragezuchtend. Dies kann erfahrungsgemäss dazu führen, dass Linienbetriebsangebote (wieder) eingeführt werden können, was bereits bei der Ausgestaltung der "Innovationen" zu berücksichtigen ist.

7.2 *Rechtliche Regelungen, Normen*

Die rechtlichen Vorgaben sollen Freiräume für die an unserer Tagung diskutierten "Aufweichung" der Polarität MIV – öV offen halten. Problematisch sind diesbezüglich Systeme, in denen die Kunden in Fremdverantwortung eines "Anbieters" befördert werden. Es bieten sich Regelungen an ähnlich denjenigen von Schulbus – und Rotkreuzfahrer(-innen), die ihren Dienst z. T. freiwillig und oft unentgeltlich versehen, durchaus einen Beitrag zum sozialen Zusammenhang im Erschließungsgebiet leisten, aber wie die Fahrgäste eines Rechtsschutzes bedürfen.

Ein weiteres Feld liegt im verkehrstechnischen/verkehrsorganisatorischen Bereich. Hier stehen der örtlich möglichst freizügige Fahrgastwechsel von Bedarfsangeboten sowie die Mitbenützung von Sonderregelungen für den öffentlichen Linienbetrieb im Vordergrund.

Zu letzterem: Es ist klar zu unterscheiden zwischen Funktion und Betrieb! Am Beispiel des Taxis ist festzustellen, dass dieses funktional durchaus als "verlängerter Arm" des öffentlichen Verkehrs bezeichnet werden kann. Betrieblich untersteht es aber voll den Gesetzmässigkeiten des Individualverkehrs und soll deshalb die Sondermassnahmen zugunsten des Linienverkehrs wie an Lichtsignalanlagen, eigenen Fahrstreifen (Busspuren) grundsätzlich nicht mitbenutzen können. Ausnahmen sind dort zuzulassen, wo dies insbesondere den Linienverkehr nicht stört.

Es verbleibt der Hinweis auf die verschiedentlich erwähnten An-/Abreizmöglichkeiten, welche auch bei der Rechtssetzung Berücksichtigung finden müssen.

7.2 *Leerfahrtenbörsen*

Im Personen- und Güter-, aber auch im öffentlichen und privaten Verkehr besteht eine sehr hohe Überproduktion an Platz- bzw. verfügbaren Nutzlastkilometern. Sie rührt her von der Schwierigkeit der Bündelung individueller Nachfragen (PKW), des unpaarigen Verkehrs (LKW), der Dimensionierung des Linienverkehrs auf die Spitzennachfrage im massgebenden Querschnitt in Lastrichtung sowie der immer weiter gehenden Spezialisierung der Fahrzeuge.

Das Effizienzsteigerungspotenzial in diesem Bereich ist enorm; die zu überwindenden Widerstände auch. Die grössten Probleme liegen nicht (mehr) in den Dispositionssystemen, sondern

- im Erreichen der "kritischen Grundmasse" seitens Angebot und Nachfrage zur wirksamen Koppelung von Transportwünschen und Leerangeboten,
- in der Preisgabe von Einblicken in innerbetriebliche Abläufe und privates (Reise-)verhalten,
- in "Tarifizierung" und rechtlichen Regelungen,
- im rein emotionalen Bereich.

Die nachfolgenden Gruppendiskussionen – insbesondere zu Carlos und Citylogistik werden dazu weitere Erkenntnisse liefern.

7.3 Netzeinbindung

Die weitaus überwiegende Betriebsform des öffentlichen Verkehrs ist und bleibt der Linienbetrieb. In der Schweiz kommt die integrale Vertaktung mit möglichst vielen Anschluss-Spinnen dazu, was zu einem für unsere Siedlungsstruktur und unseren Föderalismus optimierten, wenn auch relativ starren Gesamtangebot führt.

Für unser Tagungsthema bedeutet dies:

- Die meisten direkt bedarfsgesteuerten Teilsysteme – von Rufbus bis "Velostadt" sind an definierten Orten zu bestimmten Zeiten mit dem Linien-netz verknüpft, was die individuelle und auch organisierte Disposition der Zubringer erschwert und die Zuverlässigkeit gefährdet.
- In der Fläche und zu Schwachlastzeiten sollten all unsere Innovationen kaum wettbewerbsfähige Linienangebote nicht konkurrenzieren, sondern ersetzen unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass keine Bevölkerungsminderheiten dadurch "mobilitätsbehindert" werden. Dies ist leider nicht trivial; als Beispiel sei Mobility Carsharing und dessen Subsegment Rail Link genannt.
- Zur Netzeinbindung gehören auch die Fusswege zu den öV-Haltestellen, die mit Abstand die Hauptlast der "letzten Meile zum/vom öV" tragen, kaum Beachtung finden und auch an unserer Tagung vergessen bleiben. Hier herrscht für Netz- und Ausgestaltung sehr grosser Handlungsbedarf; vor allem auch in der Zuständigkeitsregelung.

8. ...damit zum Fazit und den Trends

Es wurde hier bewusst nicht einfach eine Beispielliste zusammengestellt, sondern versucht, Chancen und Risiken in einem grösseren Rahmen zu beurteilen. Das Resultat ist ein vieldimensionaler Spagat mit den Haupttrends:

- *Visionen contra Tatsachen.*
Zwischen öffentlichem und individuellem motorisierten Verkehr wird die Kluft bleiben, dass der öV für die vom Verkehr Betroffenen und die Umwelt Vorteile behält, während er für die Benutzer schlechter ist als der ungestörte MIV; – und den unbehinderten MIV gibt es immer weniger. Dies bedarf noch sehr viel Aufklärungsarbeit.

- *Pragmatische Versuche contra benutzerfreundliches Gesamtangebot ausserhalb des motorisierten Individualverkehrs.*
Freie Kreativität tendiert zu einem Gemischtwarenladen mit hohem Zutrittswiderstand für Gelegenheitskunden. Hier sind Leitplanken mit maximalen Freiräumen zu setzen.
- *Verkehrs- contra Mobilitätspolitik.*
in diesem Feld sind deutliche Fortschritte zu verzeichnen, obwohl das den Welt-trends von Privatisierung/Deregulierung mit kurzfristigem Denken und Handeln in kleinen Systemabgrenzungen eigentlich entgegenläuft. Daraus resultiert wohl die Kernfrage der ganzen Mobilitätspolitik

WHO IS THE PROBLEM OWNER?

Wer ist verantwortlich für die Umsetzung einer Mobilitätspolitik? Es bedarf breiter und langwieriger Umdenkprozesse, die erst noch in praktische Handlungen umgesetzt werden müssen. Dazu müssen letztlich alle Akteure ihren Beitrag leisten; die Anstösse müssen wohl primär über die Gebietskörperschaften kommen.

- *Die Schweiz und der Rest der Welt.*
Die Probleme der Mobilitätspolitik im breitesten Sinne sind weltweit dieselben; der Problemdruck der Verkehrsmobilität indes vielerorts, vor allem in den Entwicklungsländern, derart gross, dass er den Weitblick bis zur Blindheit trübt.

Neue Ansätze in der Mobilitätspolitik sind noch zarte Pflänzlein mit hohem Pflegebedarf, die vorwiegend in Mitteleuropa nördlich der Alpen zu spriessen beginnen....

Wie in der klassischen Verkehrspolitik kann und muss die Schweiz auch in der Mobilitätspolitik eine Vorreiterrolle spielen. Sie ist dazu aus vielen Gründen in der Lage. Dass sie auch bereit dazu ist, beweisen sie alle durch Ihre Teilnahme an unserer Tagung.

Viel Glück!

Auftrag BR 17.01.01

Was soll EnergieSchweiz?

1. Verfassungs-/Gesetzesauftrag EnG / CO₂G: Energieeffizienz + reg. Energie
2. Energie- und Klimaziele erreichen
3. Nachhaltige Energieversorgung einleiten
4. Erfahrungen E2000 nutzen

EnergieSchweiz Ziele

Bereich	Ziel 2010 ¹⁾	Stand 2001
<u>Rationelle Energieverwendung</u> ³⁾ - Verbrauch fossile Energien ²⁾ - CO ₂ -Emissionen ²⁾ aus Brennstoffen aus Treibstoffen ²⁾ } CO ₂ -G: ab 1990 ⁵⁾ - Elektrizitätsverbrauch	-10% ³⁾ -10% ⁵⁾⁺⁶⁾ -15% ⁵⁾ - 8% ⁵⁾ + 5% ³⁾	+ 2,2% + 0,8% - 3,2% + 7,3 % + 2,6%
<u>Erneuerbare Energien</u> Wasserkrafterzeugung Übrige: - Elektrizität - Wärme	stabil + 0,5 TWh (+1%) + 3,0 TWh (+3%)	+ 0,17 TWh⁴⁾ + 0,032 TWh + 0,411 TWh

- 1) Vergl. mit 2000; Wirtschaftswachstum 1998 - 2010: 2,2 %/a.
- 2) Ohne Auslandflüge; Inlandprinzip gemäss CO₂-Gesetz
- 3) Freiwillige Massnahmen sollen im Jahre 2010 5 % Einsparungen bringen (d.h. doppelt soviel wie Energie 2000)
- 4) Mittlere hydrologische Erzeugung + 94 % (effektiv +11.7%)
- 5) Vgl. mit 1990 gemäss CO₂-Gesetz
- 6) Kyoto-Protokoll: - 8% CO₂ (80% Klimawirkung), CH₄, N₂O, HFC, SF₆, PCF 1990 / 2008-12

Strategiegruppe: Bund, Kantone, Wirtschaftsverbände, Umweltorganisationen

**Programmleitung
(Bundesamt für Energie)**

- Controlling, Evaluation
- Überdachendes Marketing
- Koord. F + E, P + D
- Ausbildung
- Dialog (nach Bedarf)

**Öffentliche Hand /
Gebäude**

- Kantone (EnDK, EnFK)
- MINERGIE-Verein
- energho
- KVA/ARA/WV
- ECH für Gemeinden
- Swisscontracting

Wirtschaft

- Energieagentur der Wirtschaft (EnAW)
- eae
- S.A.F.E

Mobilität

- QAED
- Mobilcenters
- Vel 2
- e-Mobile
- Mobility
- Veloland
- New Ride
- TCS, ACS, VCS
- auto-Schweiz

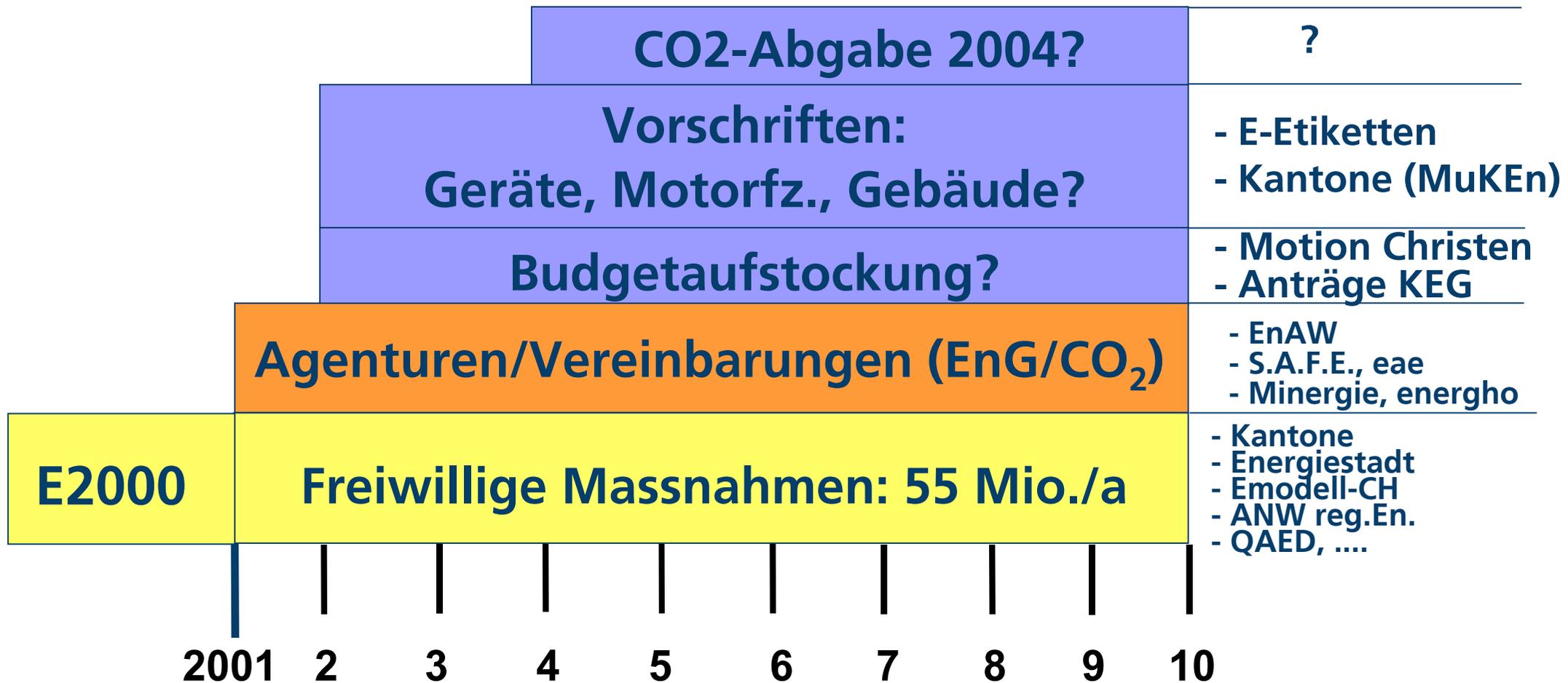
Erneuerbare Energien

- Agentur für erneuerbare Energien und Energieeffizienz (AEE)

- Swissolar, VHe, FWS,
VSE, VBSA / VAB / VSF /
SVGW

EnergieSchweiz: Strategie

Stand Okt. 02



EnergieSchweiz: Budget 2003 (in Mio. Fr.)

Programmleitung

- Eval. / Controlling	2
- Komm., Marketing, Ausbildung	3
- Ressortforschung	5

<u>TOTAL</u> ¹⁾	
Förderung+Marketing	44
P + D	<u>12</u>
Total EnergieSchweiz	56
(exkl. Forschung	23)

Öff. Hand + Gebäude		
	Gebäude	Kantone
M:	8	14
(Forschung 2)		

Wirtschaft		
	EnAW	Geräte
M:	2	3
		1

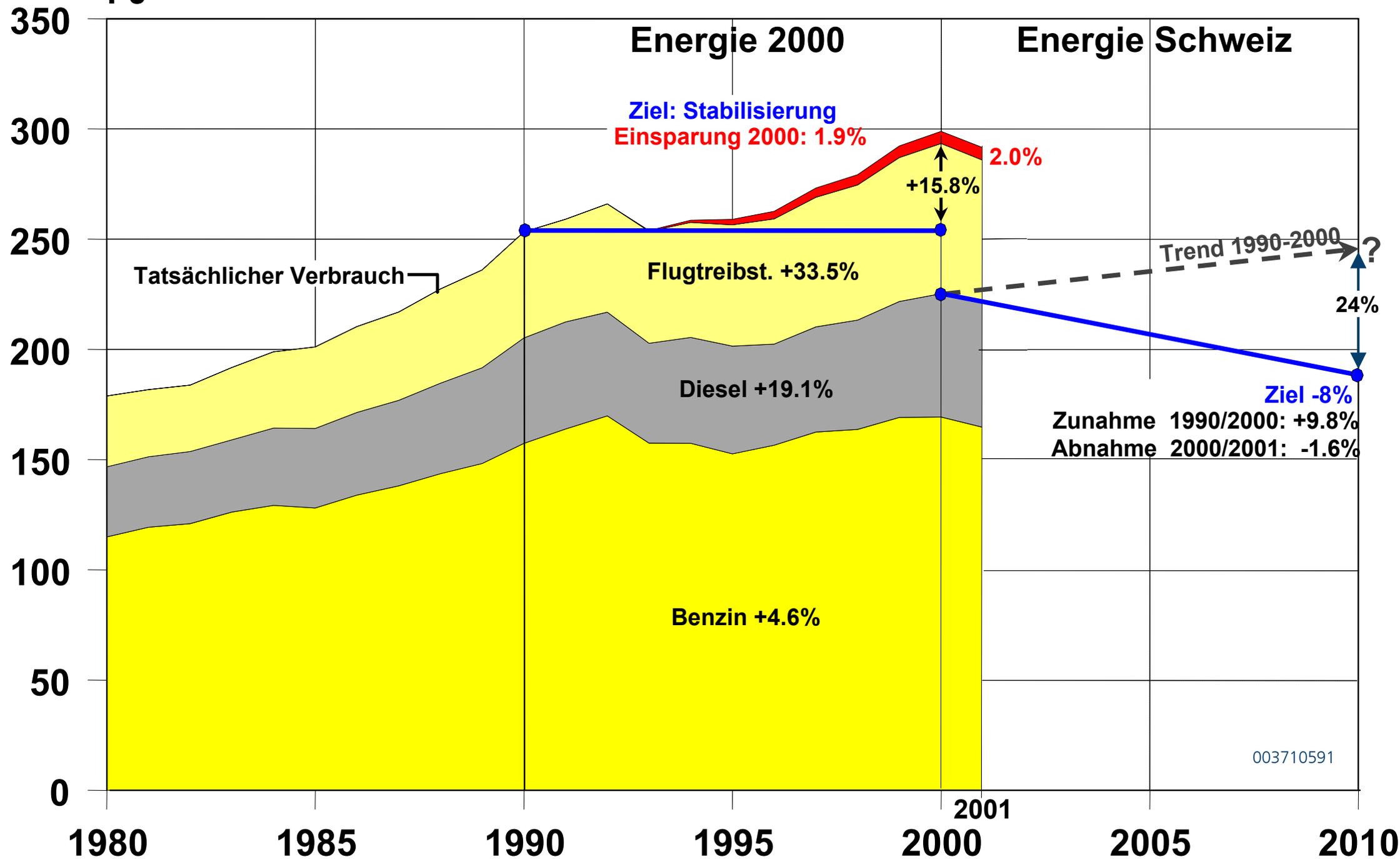
Verkehr	
M:	6
(Forschung 2)	

Erneuerbare Energien ¹⁾	
M:	18
(Forschung 12)	

1) exkl. Lothar 6.9 Mio. Fr.

TREIBSTOFFVERBRAUCH SCHWEIZ

PJ

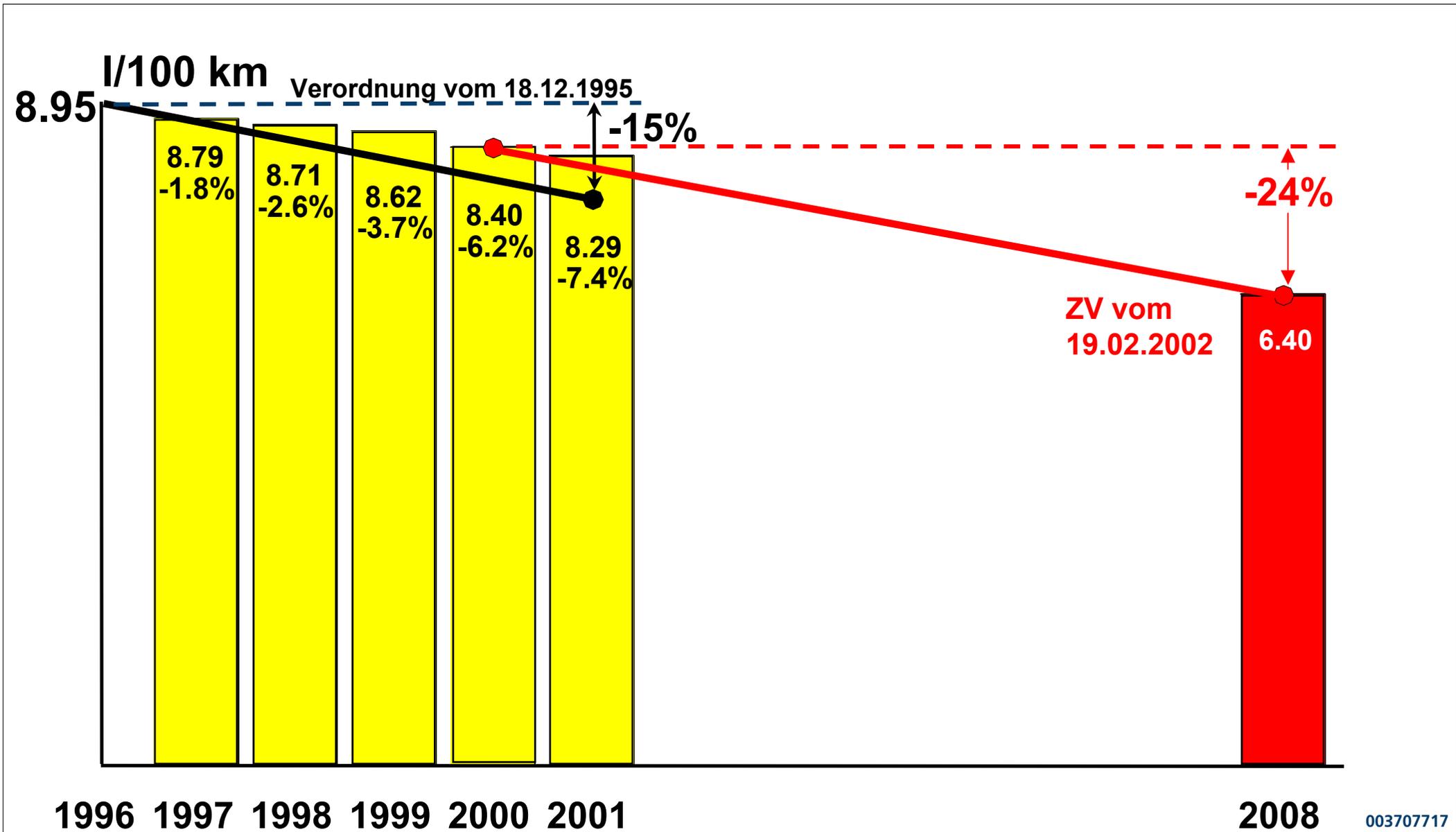


EnergieSchweiz: **Mobilität**

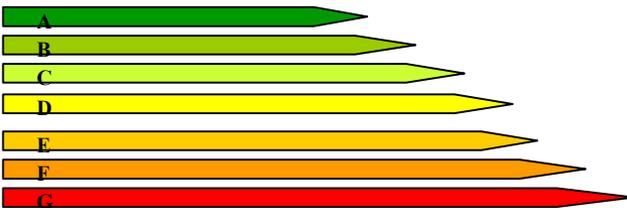
1. Jahresbilanz

+	?
<ul style="list-style-type: none">- <u>ZV</u> neue PW: 19.2.2002- <u>WD PW</u>: Oktober 02- <u>Ecodrive</u>: 40'000 Fahrer- <u>Vel 2, e'mobile, E-Städte, ...</u>	<ul style="list-style-type: none">- Komb./nicht-mot. Mobilität- Vorschriften PW- Verkehrswachstum- Verkehrspolitik

Spezifischer Treibstoffverbrauch neuer Personenwagen



EnergieSchweiz EnergieEtikette PW

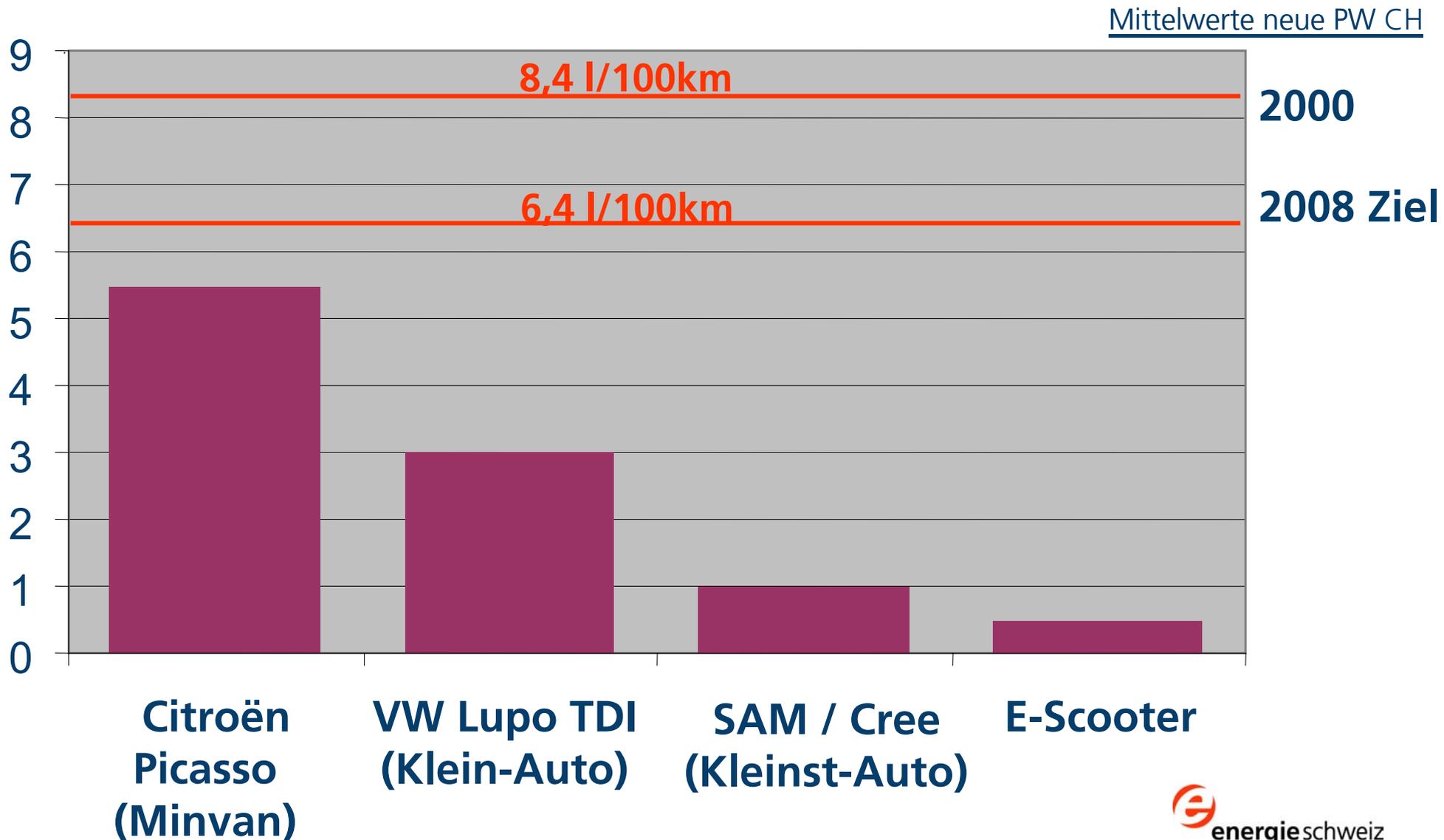
Energieeffizienz des Fahrzeugs	
Marke Typ Treibstoff Getriebe Gewicht	XXX XXX XXX XXX XXXX kg
Treibstoffverbrauch Durchschnitt: gemessen nach den Vorschriften der EG-Richtlinie 80/1268/EWG CO₂-Emissionen CO ₂ ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas	X,X Liter / 100 km XXX Gramm / km
Relativer Verbrauch Treibstoffverbrauch verglichen mit allen angebotenen Fahrzeugtypen 	
Informationen zum Treibstoffverbrauch und zu den CO ₂ -Emissionen, inklusive einer Auflistung aller angebotenen Neuwagen, sind kostenlos an allen Verkaufsstellen erhältlich oder im Internet unter www.energie-schweiz.ch abrufbar. Der Treibstoffverbrauch und die CO ₂ -Emissionen eines Fahrzeugs sind auch vom Fahrstil und anderen nichttechnischen Faktoren abhängig.	
Gültigkeit der Deklaration: 6. 2004	

EnergieSchweiz: **Mobilität** Strategie 2002/3

- **Energieeffiziente PW** **5 - 10 %**
 - Zielvereinbarung - 24 % (2008)
 - Energie-Etikette: Kampagne
 - Anreize: Automobil- / Motorfahrzeugsteuer
 - Treibstoffsteuer: Gas, Biotreibstoffe
- **Energieeffiziente Fahrweise: Eco-Drive** **10 - 15 %**
obligatorisch für Fahrprüfung (Vo. 1.4.03)
- **Langsam- / kombinierter Verkehr** **10 - 15 %**
 - 85 Energiestädte
 - europ. Aktionstag 22.09.
 - Prix Pegasus

EnergieSchweiz: Energieeffizienzpotential

Motorfahrzeuge (Treibstoff-Verbrauch in l/100km)



EnergieSchweiz: wie weiter?

Sanierung Bundesfinanzen 3,4 Mia. Fr. ab 2006

EnergieSchweiz: -5 Mio. 2004; -35 Mio. 2005; -55 Mio. ab 2006

Ersatz durch:

- Regulatorische Massnahmen

Vorschriften Geräte, Motorfahrzeuge, Gebäude, reg. E.

- Zweckgebundene Abgabe

0,04 Rp./kWh auf nicht erneuerbarer Energie

= 60 Mio. Fr. zu Finanzierung von EnergieSchweiz

- *(CO₂-Abgabe: in jedem Fall)*

EnergieSchweiz: freiwillig+partnerschaftlich

(EnG Art. 2, 8, 17, 18; CO2-G Art. 3, 4, 15)

- Agenturen: Leistungsaufträge / ZV (20 Mio.)
EnAW, eae / S.A.F.E., AEE, Minergie, energho,
Energienstadt, Vel 2, QAED, auto-schweiz, ...
- Kantone: Unterstützung (15 Mio.)
 - Globalbeiträge → Förderprogramm (50 Mio.)
 - Vollzugshilfen, Erfolgskontrolle, A+W
- P+D / Projekte nationaler Bedeutung (15 Mio.)
Transfer F+E → Markt (Innovation)

Energie 2000 / EnergieSchweiz: Wirkung 2001

- Energie: - 4,6% (0,8 Rp. / kWh)
CO2: - 5 bis 8%
- Investitionen: 800 Mio. Fr.
Arbeitsplätze: 4700
- >60 Mio. MWST

Ersatz EnergieSchweiz durch reg. Massnahmen

- Geräte / Motzfz.: Vo, mehr als EU: WTO?
- Gebäude: EnG, MuKEEn: BV?
- Reg. Energien: kostendeckende Vergütung ?
- CO2-Abgabe: Vo
Treibstoffe 50 Rp./l ? Brennstoffe ?

Nahtloser Übergang 2005/6

Vollzug BFE 10 Mio./a

EnergieSchweiz finanziert durch Abgabe

- **0,04 Rp./kWh nicht erneuerbare Energien
Modell FAG**
- **60 Mio. Fr./a**
- **EnG-Änderung**

— **Nahtlose Ablösung 2005/6**

EnergieSchweiz: wie weiter?

- Botschaft BR 28.5.03
(Sanierung Bundesfinanzen)
- Vernehmlassung: Anfang Juni
- Verabschiedung BR: vor/nach Sommerferien
- Parlament bis Dezember

Verzicht auf EnergieSchweiz

- Widerspricht dem Subsidiaritäts- und Kooperationsprinzip (EnG / CO2-G)
- Ersatzloser Verzicht: energie- / klimapolitisch nicht verantwortbar
- Ersatz durch Vorschriften: _____
politisch nicht realisierbar

EnergieSchweiz fortführen / optimieren

EnergieSchweiz: Kommunikation

- **EnDK** **09.5.03**
- **Energieforum** **20.6.03 (?)**
- **Bilanz 2002** **30.6.03 (?)**
- **2. Jahresbericht** **September**
- **„In die Stadt ohne mein Auto“** **22.9.03**
- **Start Gebäudekampagne** **28.11.03**

Bern, 16. Mai 2003 | Markus Maibach | Roman Frick

INFRAS

BVE / BFE

Grobevaluation innovativer Mobilitätsprojekte

prov. Ergebnisse und Schlussfolgerungen

INHALT

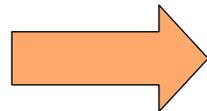
- 1. Ausgangslage und Ziele**
- 2. Methodisches Vorgehen**
- 3. Projektüberblick**
- 4. Wirkungspotenziale**
- 5. Gesamtwürdigung**
- 6. Erfolgsfaktoren**
- 7. Schlussfolgerungen**

1. Ausgangslage und Ziele

Das ‚Biotop‘ innovativer Projekte: Lasst 1'000 Blumen blühen!



Welche versamen?



Welche bilden ein Gärtchen?

Welche sollen wie lange gegossen werden?

1. Ausgangslage und Ziele

Fokus der Studie

Freiwilligkeit ist eine zentrale politische Forderung

- › Diverse Aktivitäten auf allen Ebenen
- › Anschubfinanzierung der öffentlichen Hand
- › Kt. BE hat eine Führungsrolle in der CH

Kernfrage: Wo lohnt sich ein öffentliches Engagement, und wie soll es stattfinden?

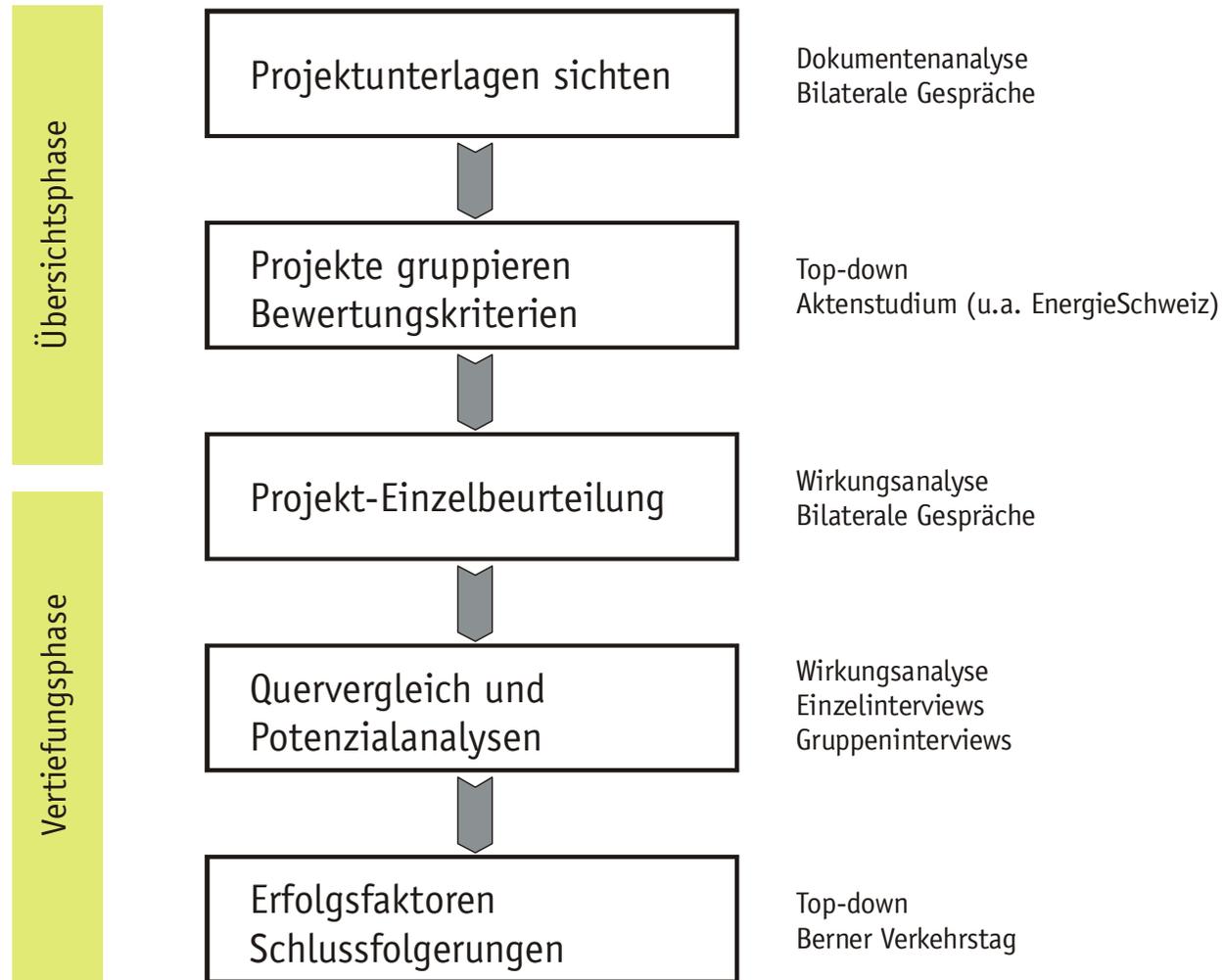
Drei Ziele der Studie

- › Quantifizierung der Wirkungen verschiedenster Massnahmen (lokales und nationales Potenzial)
- › Analyse der Erfolgsfaktoren und Hemmnisse
- › Folgerungen für die Evaluation und die Politik

2. Methodisches Vorgehen

Überblick Vorgehen

Methodisches Vorgehen



2. Methodisches Vorgehen

Evaluationskriterien

Energetisches Wirkungspotenzial

- › Hochrechnung Schweiz; technisch vs. wirtschaftlich

Weitere Wirkungen

- › Wirtschaft, Gesellschaft, Umwelt

Fördereffizienz

- › bzgl. energetisch motivierter Fördergelder

Wirtschaftlichkeit

- › bzgl. Gesamtkosten/-nutzen

Vernetzung / Synergien

- › horizontal (räumlich), vertikal (Produkte-Ketten)

Innovationsgehalt

- › neues Produkt, neue Vorgehensweise

2. Methodisches Vorgehen

Vier Wirkungsstufen

Input: Projektressourcen



Output: Projekt - Produkte



Impact: Verhaltensänderungen kurz- und langfristig



Outcome: Reduktion Energieverbrauch

Stolpersteine

Wirkung abhängig vom Produktezyklus

- › Je ausgereifter das Projekt, desto grösser die Wirkung
- › Break Even ist zentral

Marktpotenzial sehr schwierig zu bestimmen

- › Aktuelles oder max. realisierbares Marktpotenzial
- › Technisches und wirtschaftliches Potenzial

Verhaltensänderungen nur indirekt messbar

- › Wer steigt wirklich um?
- › Wie lange hält der Umsteigeeffekt an?

Multiplikatoren abhängig von konkretem Ansatz

- › Professionelles Vorgehen
- › Ausweisen und vermarkten von Erfolgsgeschichten
- › Konkrete Business-Realität entscheidend.

3. Projektüberblick

Inhaltliche Gliederung: Vier Projektgruppen

1. Konkrete Mobilitätsalternativen:

- › Rufbus/PubliCar
- › CARLOS
- › Velostation Burgdorf
- › Mobility Business Car Sharing
- › Schweiz rollt**
- › New Ride
- › Veloland Schweiz**

2. Effizienzsteigerung:

- › Eco-Drive
- › SpediThun / SpediBe0
- › Verkehrstelematik (N1 VBS 01)

3. Marketing / Information:

- › Sportlich zum Sport
- › Alpen-retour
- › Mobil sein – mobil bleiben**
- › CIM.02 Biel
- › Kundencenter RM

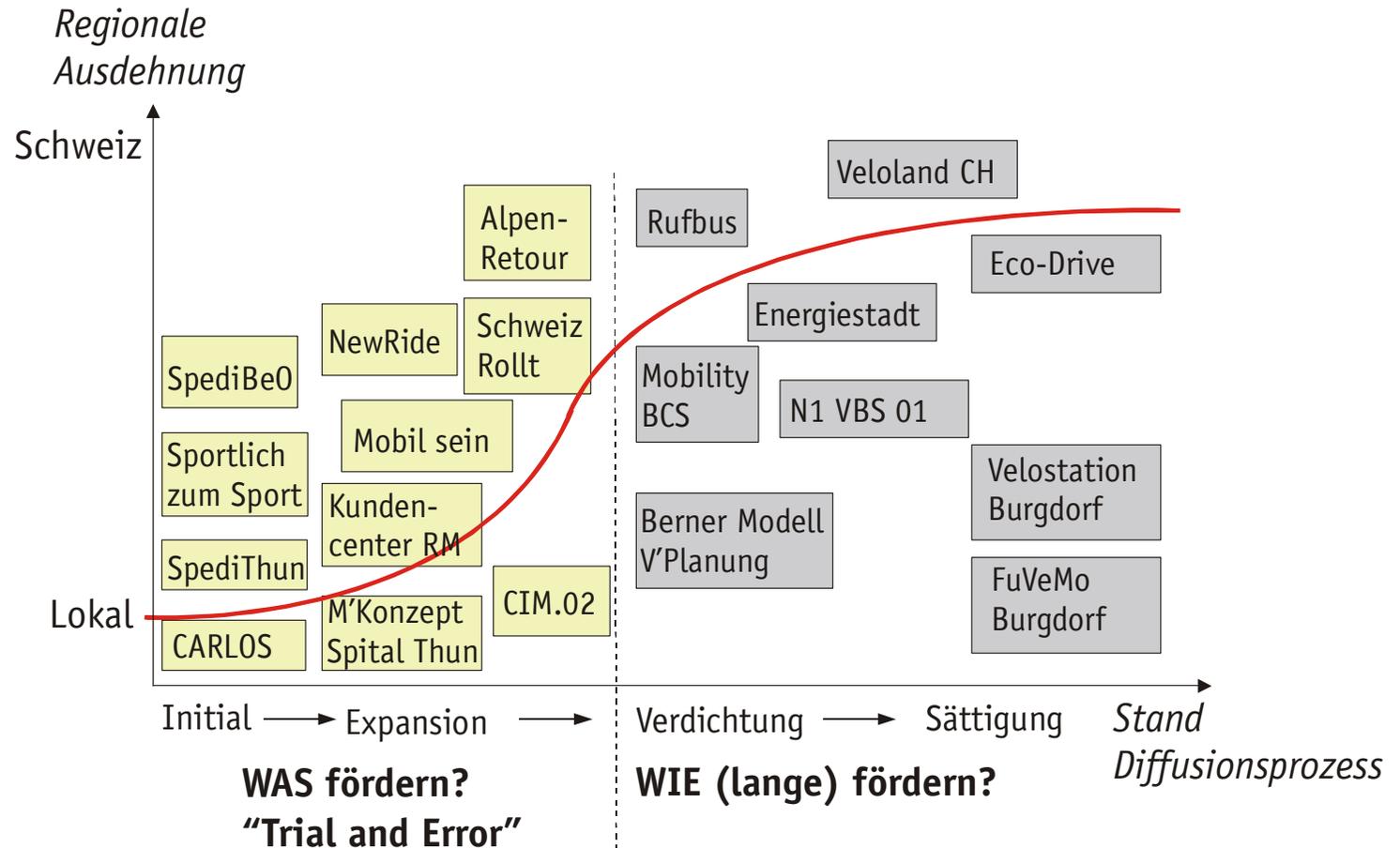
4. Mobilitätskonzepte:

- › FuVeMo Burgdorf
- › M'konzept Spital Thun**
- › Berner Modell der Verkehrsplanung**

** nicht am Berner Verkehrstag vorgestellt

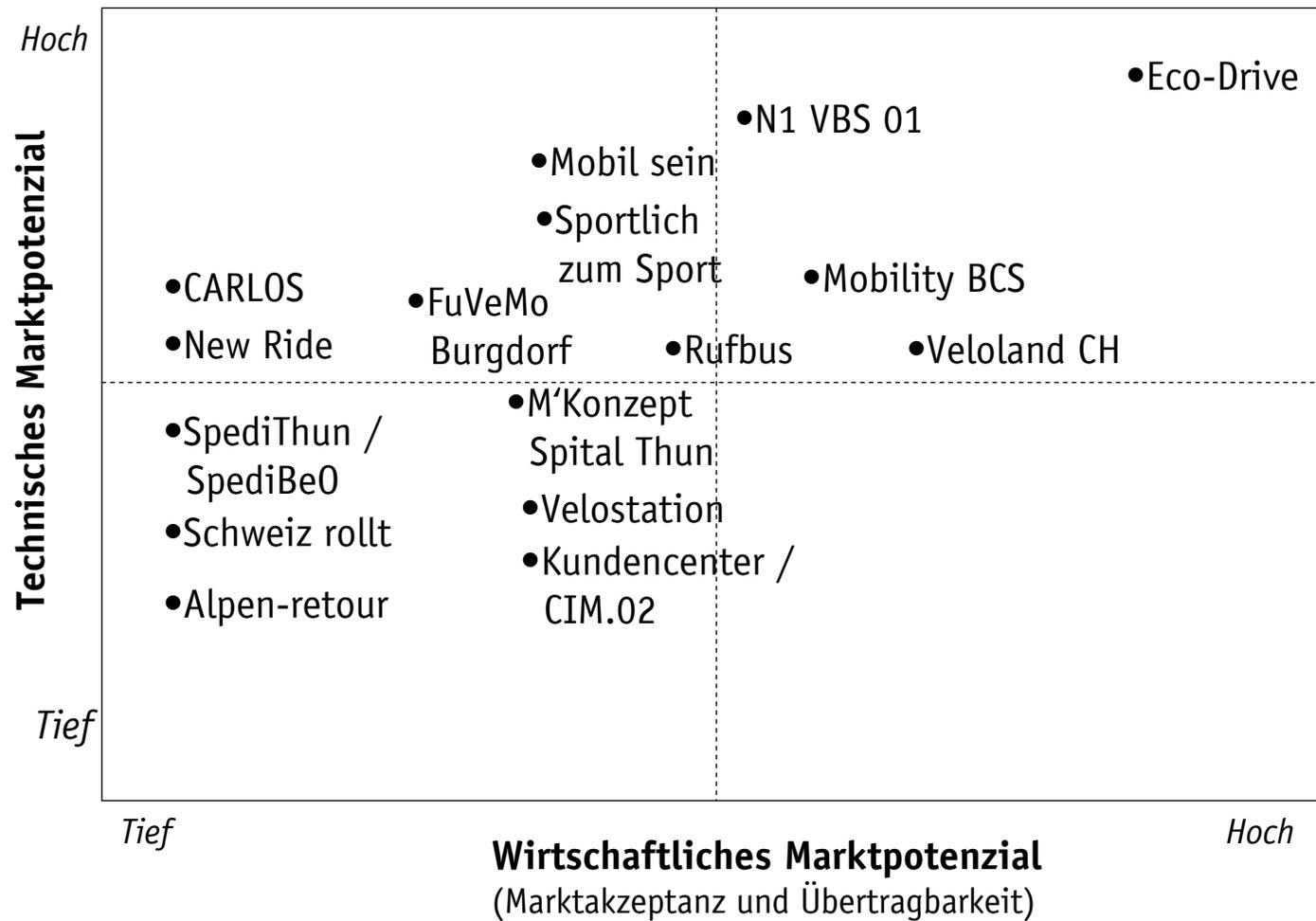
3. Projektüberblick

Der Produktzyklus ist unterschiedlich



4. Wirkungspotenziale

Marktpotenziale (Produktdiffusion)



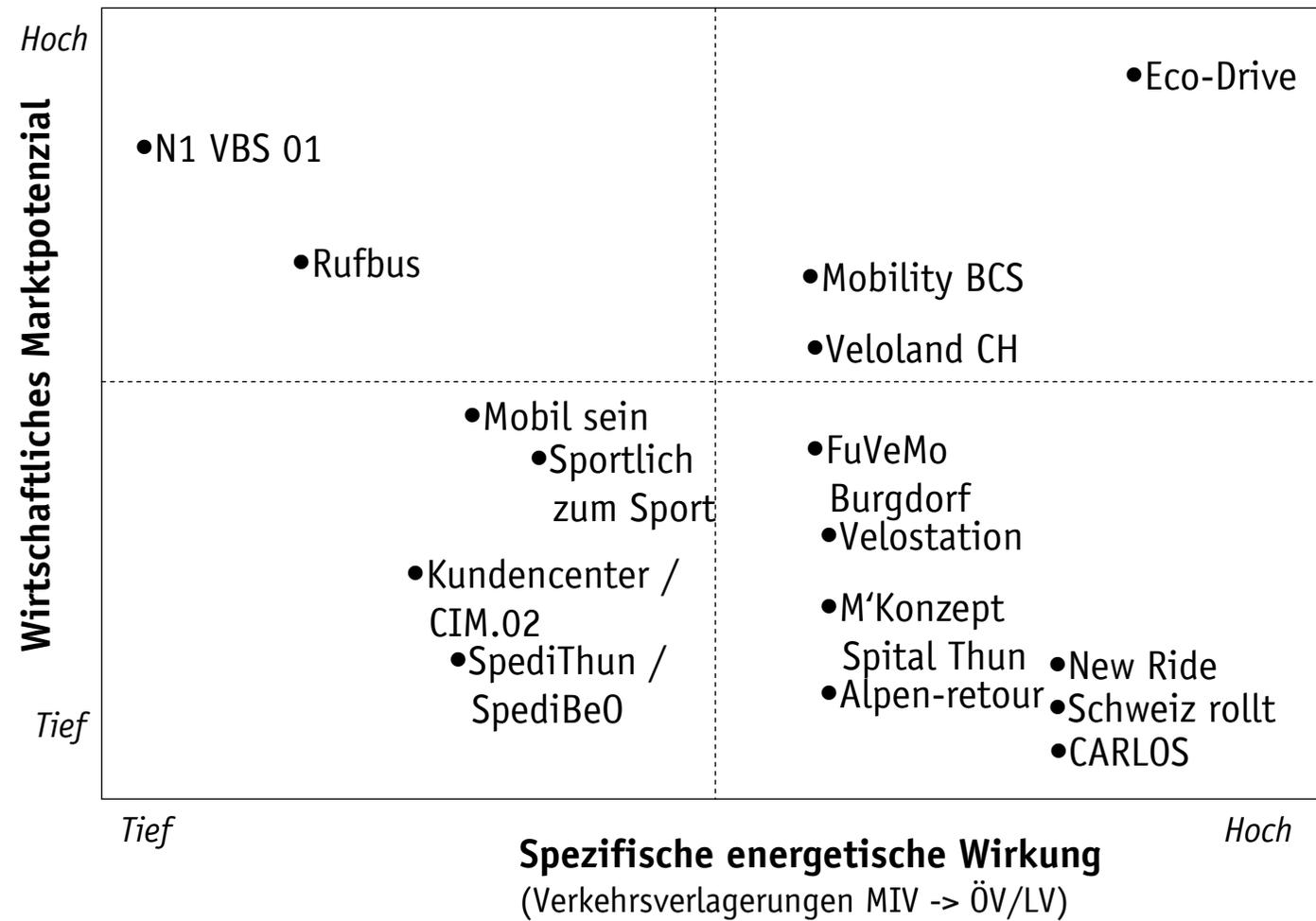
4. Wirkungspotenziale

Marktpotenziale (Produktdiffusion)

- › Die Mehrheit der Projekte hat grundsätzlich ein hohes technisches Marktpotenzial (v.a. Marketingprojekte).
- › Die Übertragbarkeit auf die gesamte Schweiz ist aber nur bei rund einem Viertel der Projekte gewährleistet (z.B. Eco-Drive, Mobility BCS).
- › Zahlreiche Projekte mit tiefem wirtschaftlichen Marktpotenzial: Dort ist die Markttauglichkeit kritisch bzw. noch zu beweisen.

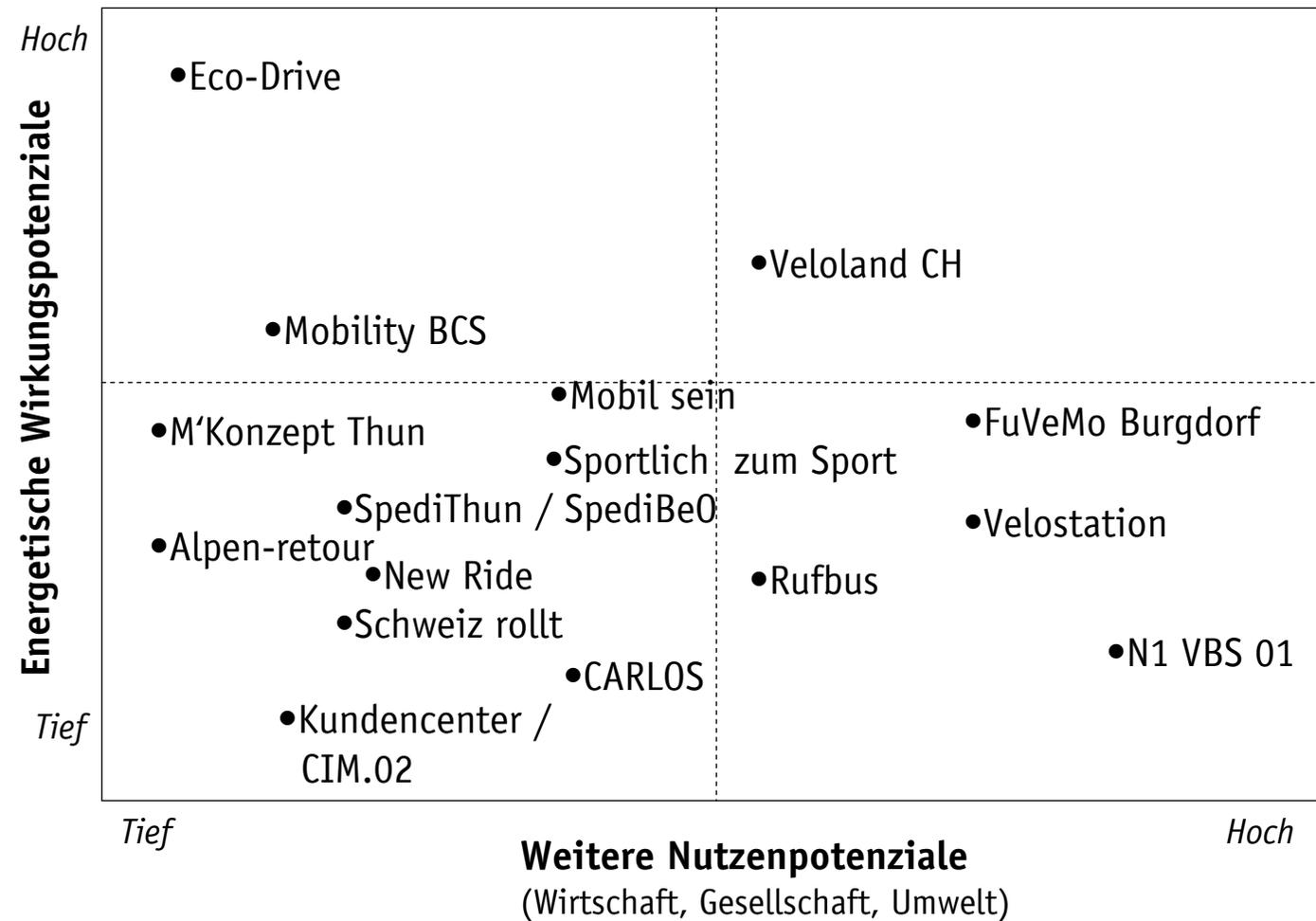
4. Wirkungspotenziale

Energetische Potenziale



4. Wirkungspotenziale

Weitere Nutzenpotenziale



4. Wirkungspotenziale

Energetische Potenziale

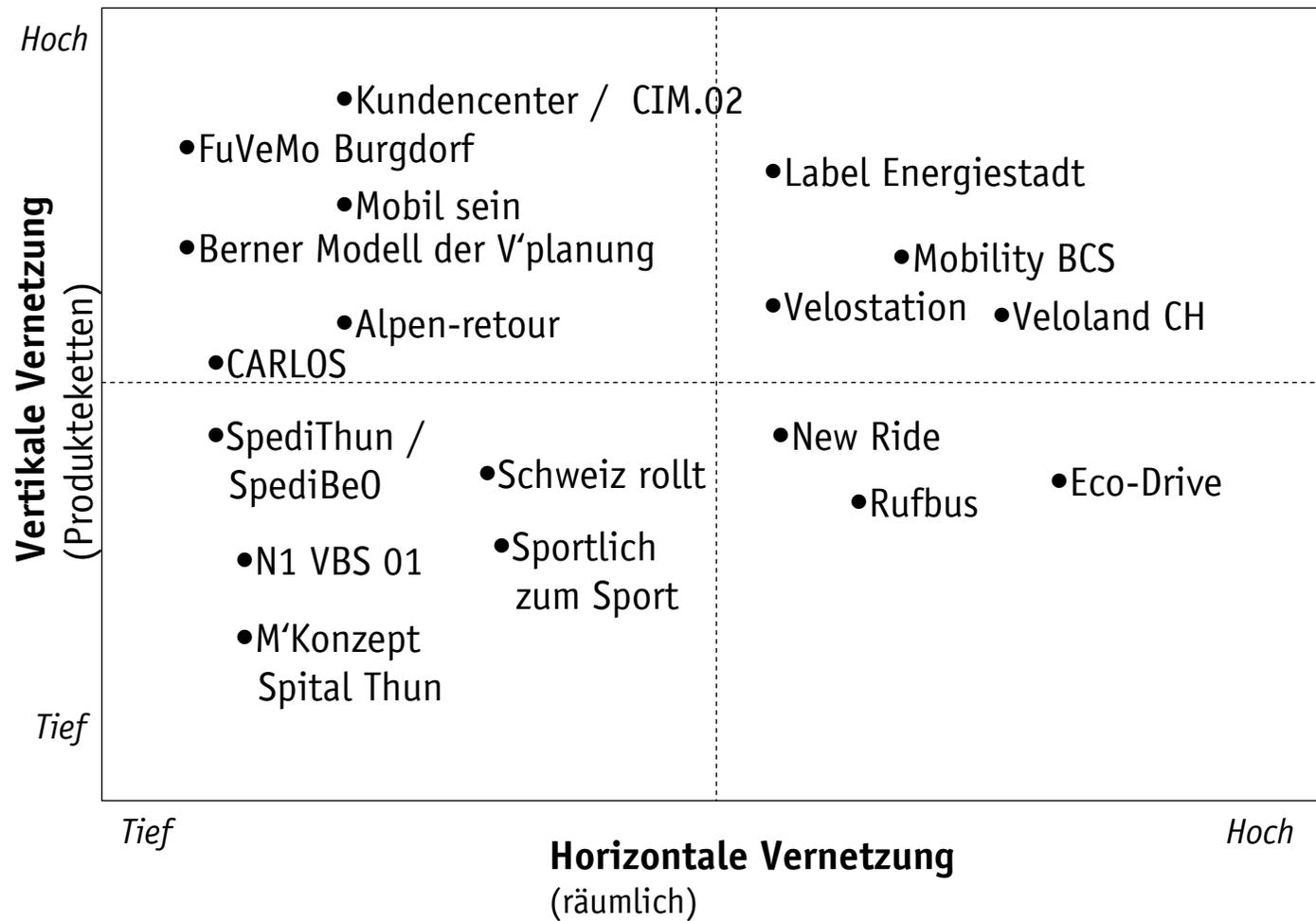
- › Einige Nischenprojekte mit hohem spezifischem Verlagerungspotenzial, aber geringer Durchdringungskraft (z.B. CARLOS, New Ride).
- › Projekte mit mittleren bis grossen Marktpotenzialen, aber unsicher realisierbaren Verhaltensänderungen (v.a. Marketingansätze).
- › Projekte mit insgesamt grossen energetischen Wirkungspotenzialen (schweizweit etablierte Projekte wie Eco-Drive, Mobility BCS), dafür geringeren weiteren Wirkungen.

Fördereffizienz

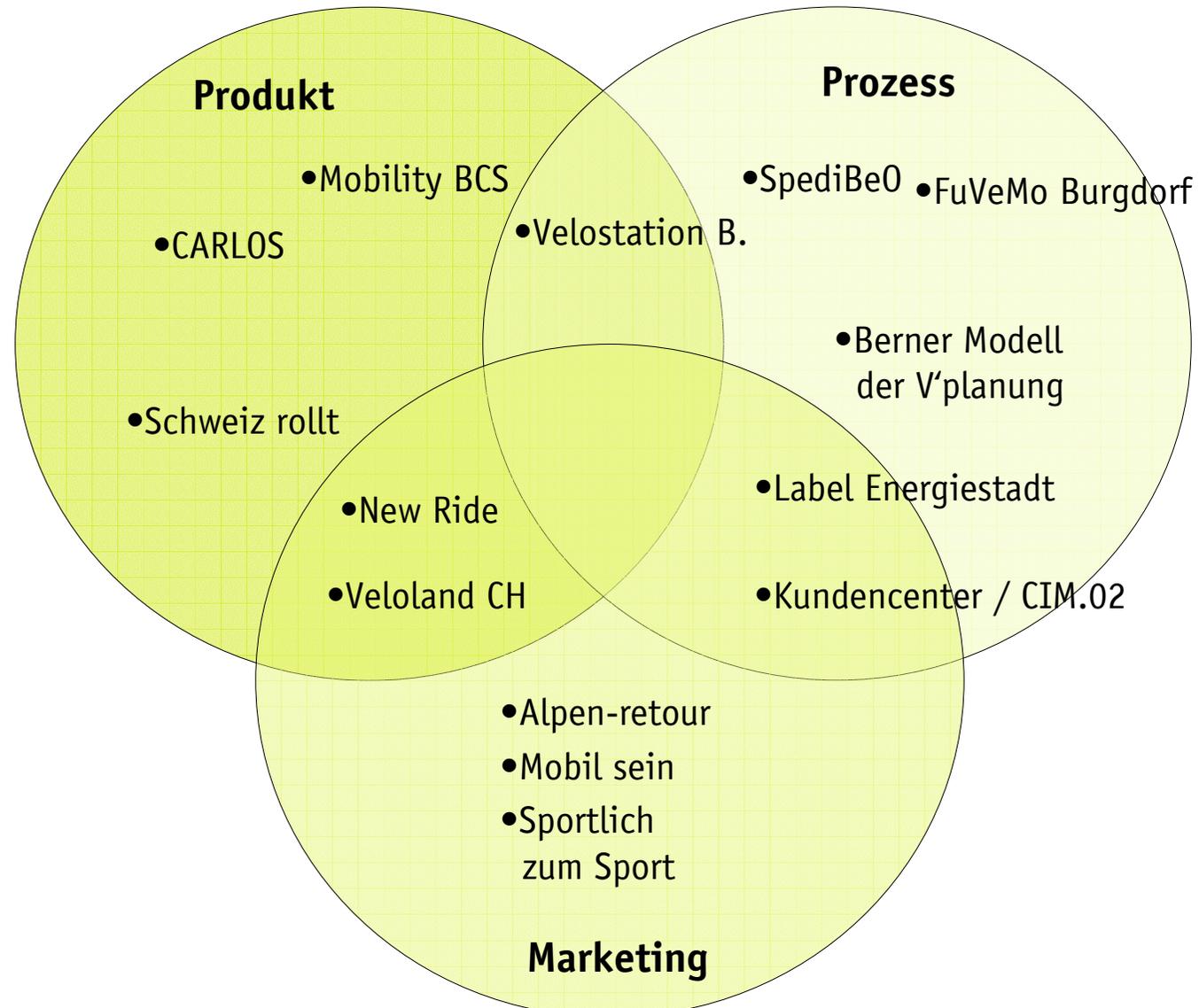
- › Projekte mit bisher hoher Fördereffizienz, aber zunehmender Sättigung (z.B. Eco-Drive, Veloland).
- › Projekte mit aussichtsreicher Fördereffizienz (Mobility BCS).
- › Projekte mit hohen Investitionen und (noch) unsicheren Wirkungen (z.B. CARLOS, New Ride, Marketingansätze).
- › Projekte mit geringer energetischer, dafür wirtschaftlich-sozialer Relevanz (z.B. Rufbus, Verkehrstelematik, Velostation).

5. Gesamtwürdigung

Vernetzung, Synergien



Innovative Elemente



Wichtigste Erfolgsfaktoren

Ein Produkt das nachgefragt wird

- › Antwort auf reale Bedürfnisse, Identifikation
- › Integration in Produkte-Kette, v.a. Einbindung des öffentlichen Verkehrs

Professionelle Projektorganisation und Vorgehen

- › Professionelles Marketing und hohe Vernetzung
- › Einbau der politischen Unterstützung
- › konsequent, aber gleichzeitig flexibel und kompromissbereit

Projekt - Controlling

- › regelmässig und transparent

Gezielte Projektunterstützung

- › Anschubfinanzierung wichtig (v.a. für lokal-politische Unterstützung)

Risiken

Gruppe 1 Mobilitätsalternativen

- › Kannibalisierung innerhalb ÖV-Kunden
- › Gärtchendenken, geringe Vernetzung

Gruppe 2 Effizienzsteigerung

- › keine Nachhaltigkeit der Wirkung
- › unverwünschte Nebeneffekte (z.B. Telematik)

Gruppe 3 Marketing/Information

- › Aktionitis ohne klare Produkte
- › keine Wirkungskontrolle

Gruppe 4 Mobilitätskonzepte

- › viele Massnahmen, wenig Umsetzung
- › zu geringe lokale Verankerung

Gesamteindruck

Das ‚Biotop‘ ist in Bewegung

- › Kein Projekt ist schlecht, aber nicht alle werden überleben
- › Viele Produkte ergänzen sich
- › ‚Trial and Error‘-Erfahrungen sehr viel wert

Kleine Wirkung, grosses Potenzial

- › Professionelles Qualitätscontrolling sichert den Weg
- › Je besser die Rahmenbedingungen, desto grösser das Potenzial

Der Energieverbrauch ist nur ein Faktor

- › Nachhaltige Mobilität steht im Zentrum
- › Nicht alles ist errenchenbar!

Velo und ÖV, eine dauernde Hassliebe

- › Der Durchbruch gelingt, wenn weniger Autos im Einsatz sind
- › Zusammenarbeit ist nach wie vor suboptimal

Folgerungen für die Projektoptimierung

Gruppe 1 Konkrete Mobilitätsalternativen

- › ÖV (v.a. SBB) besser einbinden
- › Veloprojekte koordinieren

Gruppe 2 Effizienzsteigerung

- › Engagement im Güterverkehr nach LSVA?
- › Infrastruktur sparen mit Verkehrstelematik?

Gruppe 3 Marketing/Information

- › Fokussieren auf Erfolgsprodukte
- › Mobilitätszentralen in ÖV integrieren
- › Energiestadt als Vernetzungsprojekt pushen

Gruppe 4 Mobilitätskonzepte

- › Die Übertragbarkeit testen

7. Schlussfolgerungen

Folgerungen für die Förderungspolitik

Das Giessen des ‚Biotops‘ ist ein zentraler Pfeiler

- › Nur so kann die Lancierung von neuen Produkten forciert werden
- › Ohne Misserfolge kein Lernprozess

Bedeutung der Evaluation

- › Die Herausforderung: Erfolgreiche Produkte und Selbstläufer identifizieren

Bedingungen für öffentliche Mittel

- › Zeitpunkte für Erfolge festlegen, Qualitätscontrolling
- › Gezielter Mitteleinsatz, differenziert nach Produktecharakter

Mittelallokation

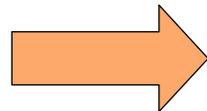
- › Ohne EnergieSchweiz fehlt ein zentraler Akteur !
- › Knappe Mittel nicht nur in erfolgreiche Produkte stecken!

7. Schlussfolgerungen

Welche Blumen würd ich giessen, wenn ich wenig Wasser hätte, aber Regen unsicher ist ?



Die blühenden nur noch sehr gezielt



Die Knospen nur solange wie abgemacht

Die grossen Samen bis sie knospen