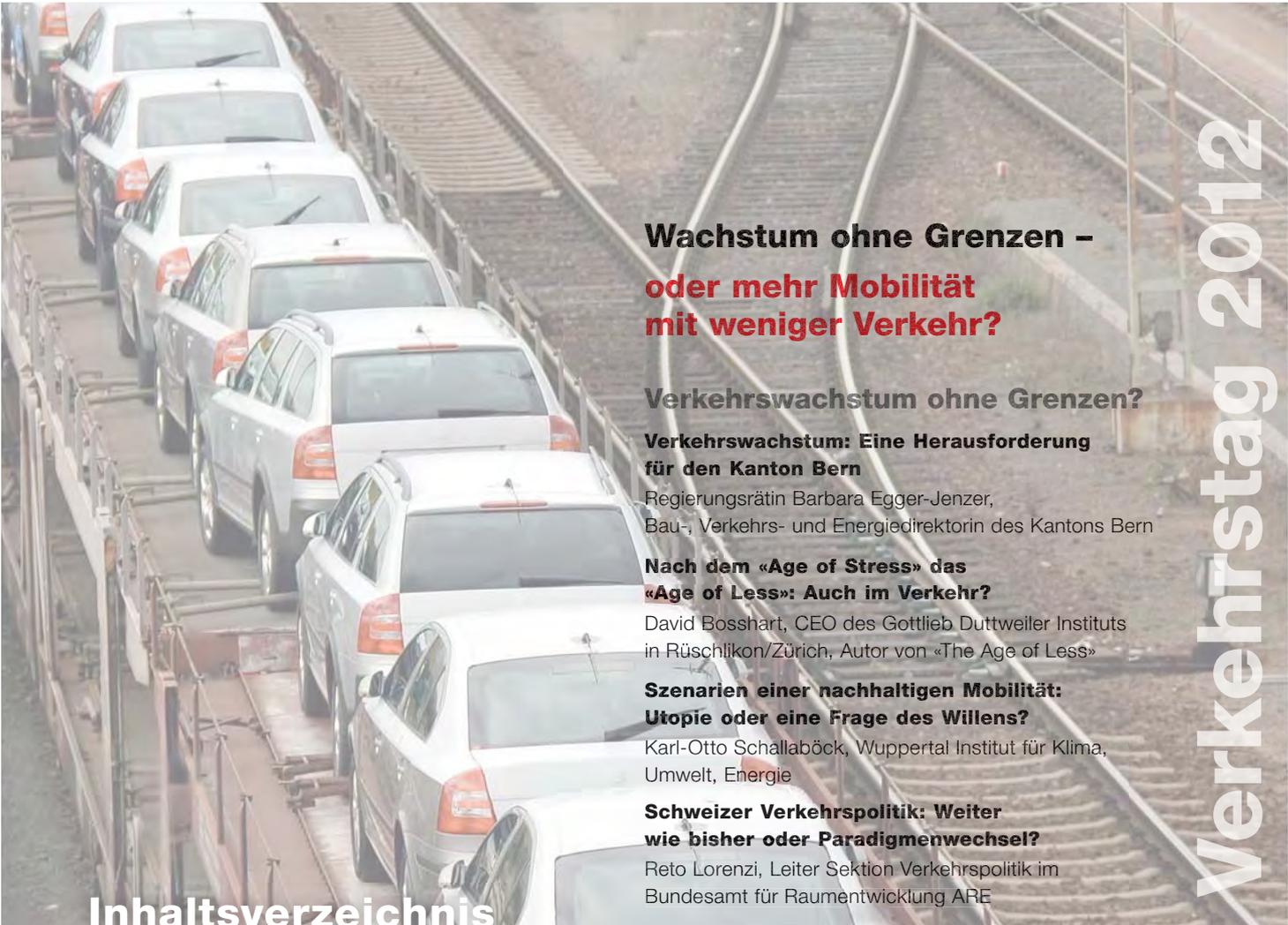


**Wachstum ohne Grenzen –
oder mehr Mobilität
mit weniger Verkehr?**

**24. August 2012
Bern, BERNEXPO**



Wachstum ohne Grenzen – oder mehr Mobilität mit weniger Verkehr?

Verkehrswachstum ohne Grenzen?

Verkehrswachstum: Eine Herausforderung für den Kanton Bern

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer,
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

Nach dem «Age of Stress» das «Age of Less»: Auch im Verkehr?

David Bosshart, CEO des Gottlieb Duttweiler Instituts
in Rüschlikon/Zürich, Autor von «The Age of Less»

Szenarien einer nachhaltigen Mobilität: Utopie oder eine Frage des Willens?

Karl-Otto Schallaböck, Wuppertal Institut für Klima,
Umwelt, Energie

Schweizer Verkehrspolitik: Weiter wie bisher oder Paradigmenwechsel?

Reto Lorenzi, Leiter Sektion Verkehrspolitik im
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Inhaltsverzeichnis

...oder mehr Mobilität mit weniger Verkehr?

Mobilitätsmanagement: Was bringt es?

Roberto De Tommasi, synergo
Mobilität-Politik-Raum GmbH, Zürich

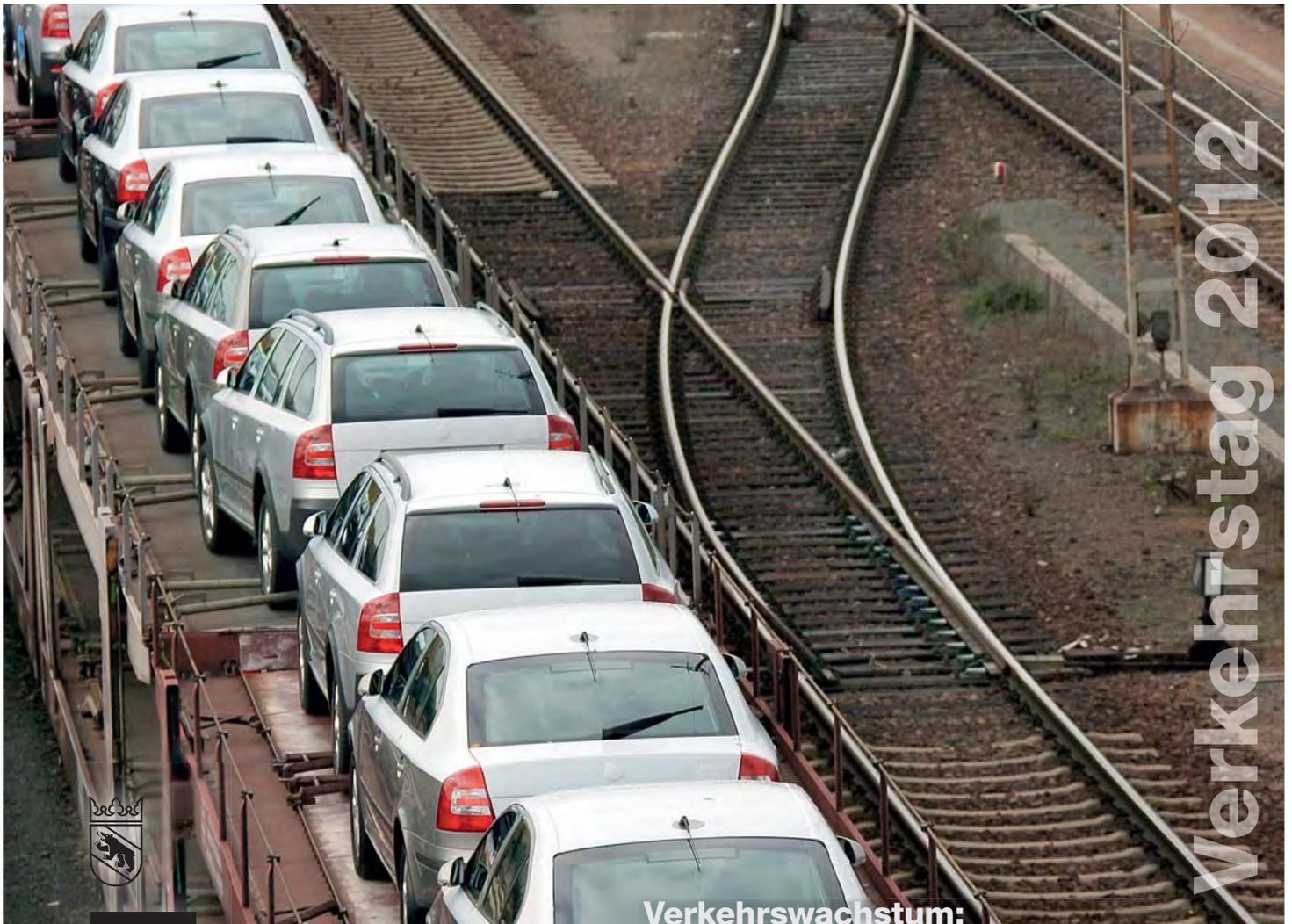
Carsharing: Verkehr verlagern oder auch vermeiden?

Conrad Wagner, Mobilitätsberater

Ihre Meinung ist gefragt

Fazit: Wie weiter im Kanton Bern?

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer,
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern



**Verkehrswachstum:
Eine Herausforderung
für den Kanton Bern**

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer,
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin des Kantons Bern

**Wachstum ohne Grenzen –
oder mehr Mobilität mit weniger Verkehr?**
24. August 2012 | Bern, BERNEXPO

REFERAT: Verkehrswachstum: Eine Herausforderung für den Kanton Bern

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Berner Verkehrstag 2012
Datum	Freitag, 24. August 2012; 08.45 (Begrüssung)
Ort	Bern, BERNEXPO, Mingerstrasse 6 <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich begrüsse Sie ganz herzlich zum 12. Berner Verkehrstag; zum Thema „Wachstum ohne Grenzen – oder mehr Mobilität mit weniger Verkehr?“

Unsere Zeit ist von einem starken Verkehrswachstum geprägt. Wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Fortschritt war bisher immer von starkem Verkehrswachstum geprägt. Im Alltag bedeutet dies für uns als Verkehrspolitikerinnen und Verkehrsplaner meist, dass wir ständig mit neuen Herausforderungen konfrontiert sind. Und wir sind mit der Lösung dieser Herausforderungen jeweils so beschäftigt, dass es sich lohnt, sich wieder einmal über die grösseren Zusammenhänge Gedanken zu machen. Am heutigen Verkehrstag wollen wir uns einmal Zeit nehmen zu überlegen, wohin uns dieser Wachstumspfad führt, wenn wir ihn weitergehen.

Die heutige Tagung beginnt mit David Bosshart, der nicht Verkehrsspezialist ist, sondern Trendforscher. Er hat sich in seinem neuesten Buch mit der Frage auseinandergesetzt, wie es mit unserer Wachstumsgesellschaft weitergehen kann. Und ich bin gespannt, was wir daraus für den Verkehr lernen können. Mit Karl-Otto Schallaböck und Reto Lorenzi stehen anschliessend zwei ausgewiesene Verkehrsspezialisten auf dem Programm, die sich mit der Zukunft der Mobilität auseinandersetzen. Die grosse Frage hier ist: Kann die Wirtschaft wachsen, kann sich die Gesellschaft weiterentwickeln ohne mehr Verkehr zu erzeugen?

Roberto De Tommasi und Conrad Wagner werden Ihnen nach der Pause Ansätze aufzeigen, in die grosse Hoffnungen gesteckt werden. Können wir mobil bleiben, ohne mehr Verkehr zu erzeugen, lautet hier die Frage.

In der zweiten Hälfte der Veranstaltung werden wiederum Sie zum Zug kommen. Wie im letzten Jahr erhalten Sie im Rahmen eines „World-Cafés“ Gelegenheit, Ihre eigenen Ideen und Ansichten zu entwickeln.

Zuvor möchte ich Ihnen – als Premiere - die neuesten Zahlen zum Verkehrsverhalten der Berner Bevölkerung präsentieren. Wir haben zwar einmal mehr ein Verkehrswachstum festgestellt. Allerdings gibt es auch einige interessante Entwicklungen und Nuancen, auf die ich eingehen möchte.

Alle fünf Jahre wird der Mikrozensus Mobilität und Verkehr durchgeführt. Dieser ist unsere wichtigste Datengrundlage zum Verkehrsverhalten. Der Bund hat seine Ergebnisse vor ein paar Wochen vorgestellt. Die Auswertung für den Kanton Bern ist gerade eben fertig geworden, und Sie sind die ersten, die die Ergebnisse zu Gesicht bekommen.

Zunächst also der Blick auf die Verkehrsleistung. Wie Sie sehen, legen Bernerinnen und Berner im Schnitt täglich über 40 km zurück. Das sind 1,5 km mehr als noch vor 5 Jahren. In der Summe umrunden die Bernerinnen und Berner somit die Erde täglich 951 Mal.

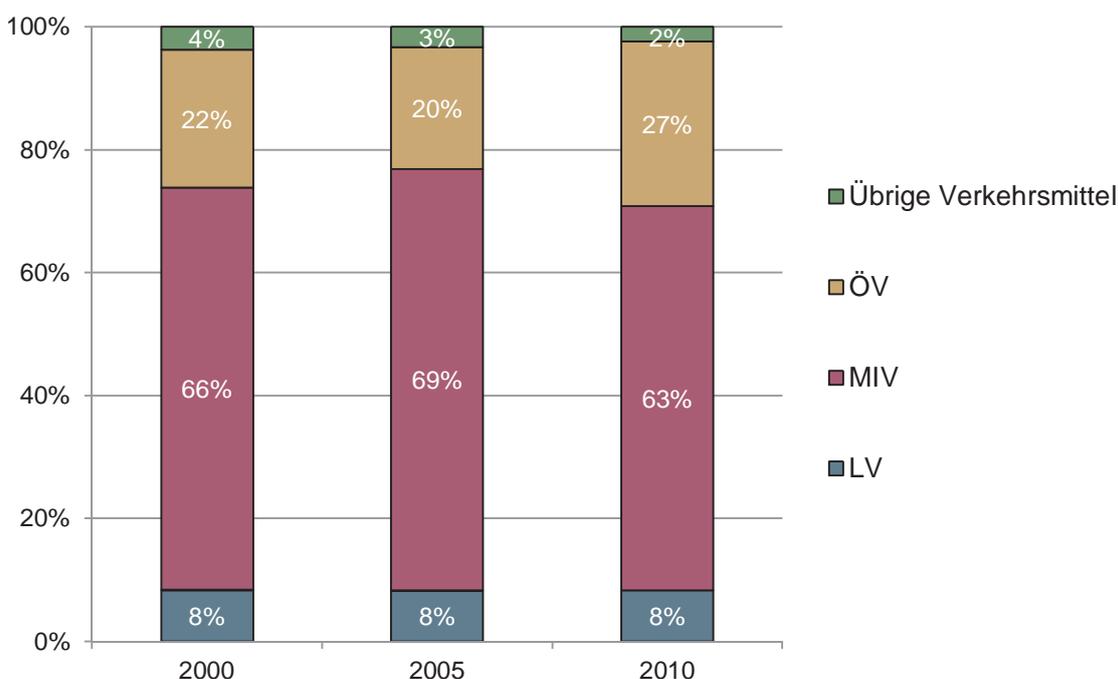
Folie 1: Verkehrswachstum (Bevölkerung des Kantons Bern)

Tagesdistanz pro Person	
2000	38.3 km
2005	38.5 km
2010	40.1 km

Vor allem in den Agglomerationen, wo die meisten Menschen wohnen und wo der Platz knapp ist, spüren wir die Folgen dieser Verkehrsströme. Lärm, Umweltverschmutzung, aber auch die Kosten für den Ausbau und Unterhalt der Infrastrukturen sind eine Belastung. Ich habe immer gesagt, wir können den Menschen nicht verbieten, mobil zu sein. Deshalb haben wir in unserer Politik auf den ÖV gesetzt. Denn dieser braucht weniger Platz, ist energieeffizienter und verursacht weniger negative Nebeneffekte.

Unsere ÖV-Politik zeigt Wirkung. Wie Sie auf dem Diagramm zum Modalsplit sehen, hat in den letzten Jahren eine markante Verschiebung hin zum ÖV statt gefunden. Die durchschnittlich mit dem ÖV zurückgelegte Distanz hat in den letzten 5 Jahren um mehr als 40 Prozent zugenommen. Gleichzeitig ist die durchschnittlich mit dem Auto zurückgelegte Distanz sogar leicht zurückgegangen. Es ist das erste Mal, seit wir Daten erheben, dass wir einen solchen Rückgang beim Autoverkehr feststellen können. Das heisst aber nicht, dass der Strassenverkehr insgesamt abgenommen hat, denn die Bevölkerung des Kantons Bern wächst weiterhin, darum nimmt auch der Strassenverkehr netto weiter zu.

Folie 2: Modalsplit der Bevölkerung des Kantons Bern



Diese Erfolgsmeldungen aus der ÖV-Branche sind natürlich sehr erfreulich. Sie stellen uns aber auch vor neue Herausforderungen. Die Züge und Busse sind zu Stosszeiten randvoll und

insbesondere auf den Hauptlinien wird es immer schwieriger, die Kapazitäten noch weiter auszubauen. Der Kanton Bern hat deshalb klare Prioritäten gesetzt. Die Infrastrukturen und Angebote sollen dort ausgebaut werden, wo es absolut nötig, wirtschaftlich sinnvoll und verträglich möglich ist. Wunschbedarf können wir längst nicht mehr befriedigen. Trotzdem stehen in den nächsten Jahren grosse Investitionen in Verkehrsinfrastrukturen vor allem in den Agglomerationen an, auf die wir nicht verzichten können und die wir uns leisten müssen.

Und trotzdem müssen wir uns die Frage stellen, ob das Wachstum grenzenlos weitergehen kann.

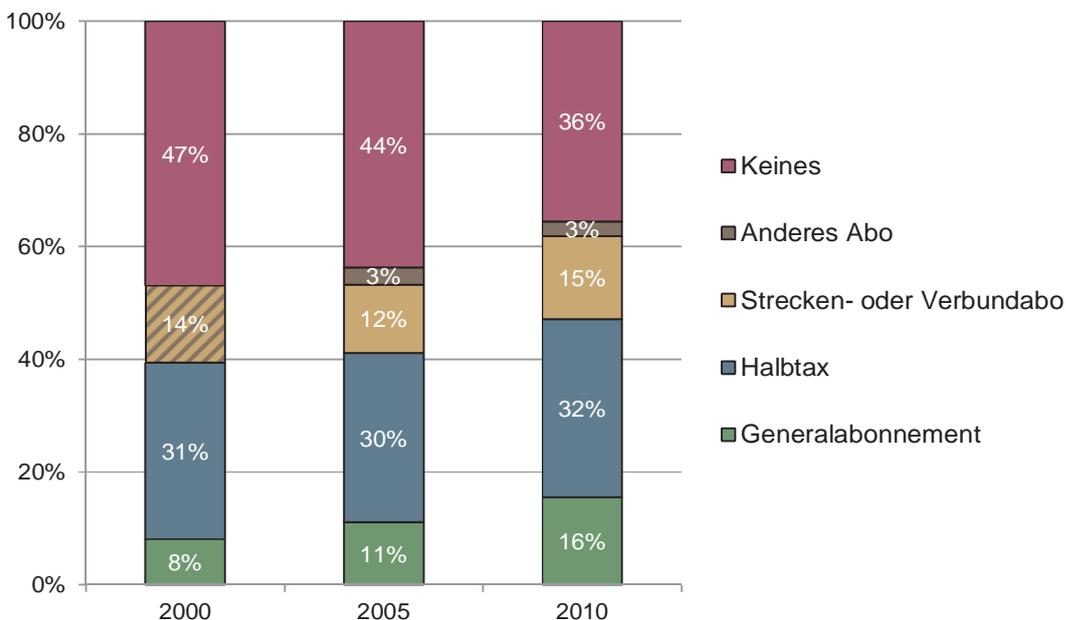
Einfach stoppen können wir das Wachstum kaum. Ich will aber heute mit Ihnen diskutieren, ob es Auswege gibt, aus dem Teufelskreis von Verkehrswachstum und Infrastrukturausbau.

Von den Fachleuten höre ich immer wieder, man solle auf Nachfragebeeinflussung und weiche Massnahmen setzen. Es ist aber nicht klar, wie solche Massnahmen genau aussehen sollen, und wie gross das Potential tatsächlich ist. Ich bin deshalb gespannt auf die Inputs der beiden Referenten nach der Pause, die uns Beispiele für weiche Massnahmen vorstellen.

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ist nicht in Stein gemeisselt. Seit jeher konstant ist, dass sich Menschen bewegen wollen. Die Art und Weise, wie sie das tun, hat sich aber immer wieder stark geändert. Es könnte sein, dass wir vor einem neuen Umbruch stehen.

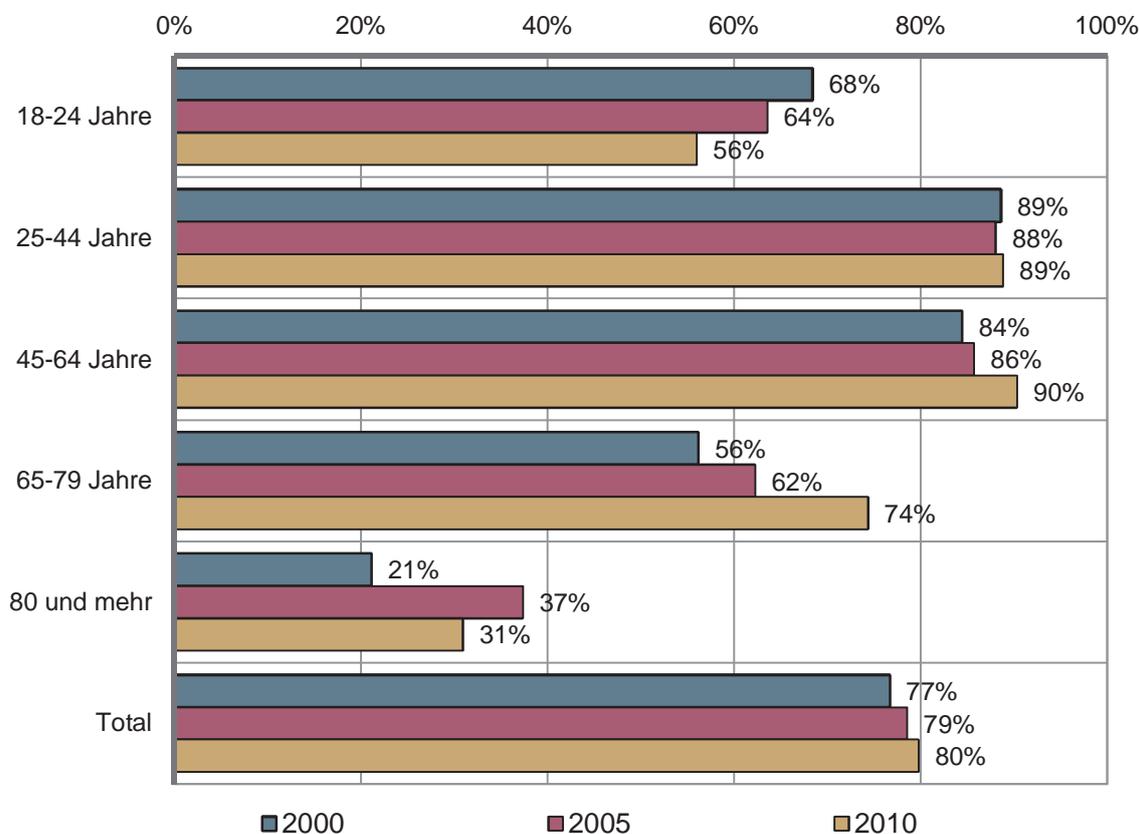
Der ÖV wird immer beliebter. Das zeigt sich auch beim Abonnementsbesitz der Bevölkerung. Der Anteil der GA-Besitzer hat sich seit dem Jahr 2000 verdoppelt. Auch die Verbundabonnemente haben stetig zugelegt, so dass heute nur noch gut ein Drittel der Bevölkerung über gar kein ÖV-Abonnement verfügt.

Folie 3: ÖV-Abonnements-Besitz der Bevölkerung des Kantons Bern



Interessante Entwicklungen konnten wir beim Führerscheinbesitz feststellen. Wie sie oben auf der Folie sehen können, ist der Führerscheinbesitz bei den Jungen im Kanton Bern stark rückläufig. Offenbar ist es nicht mehr der Traum aller 18-jährigen, möglichst schnell mit dem eigenen Auto herumfahren zu können.

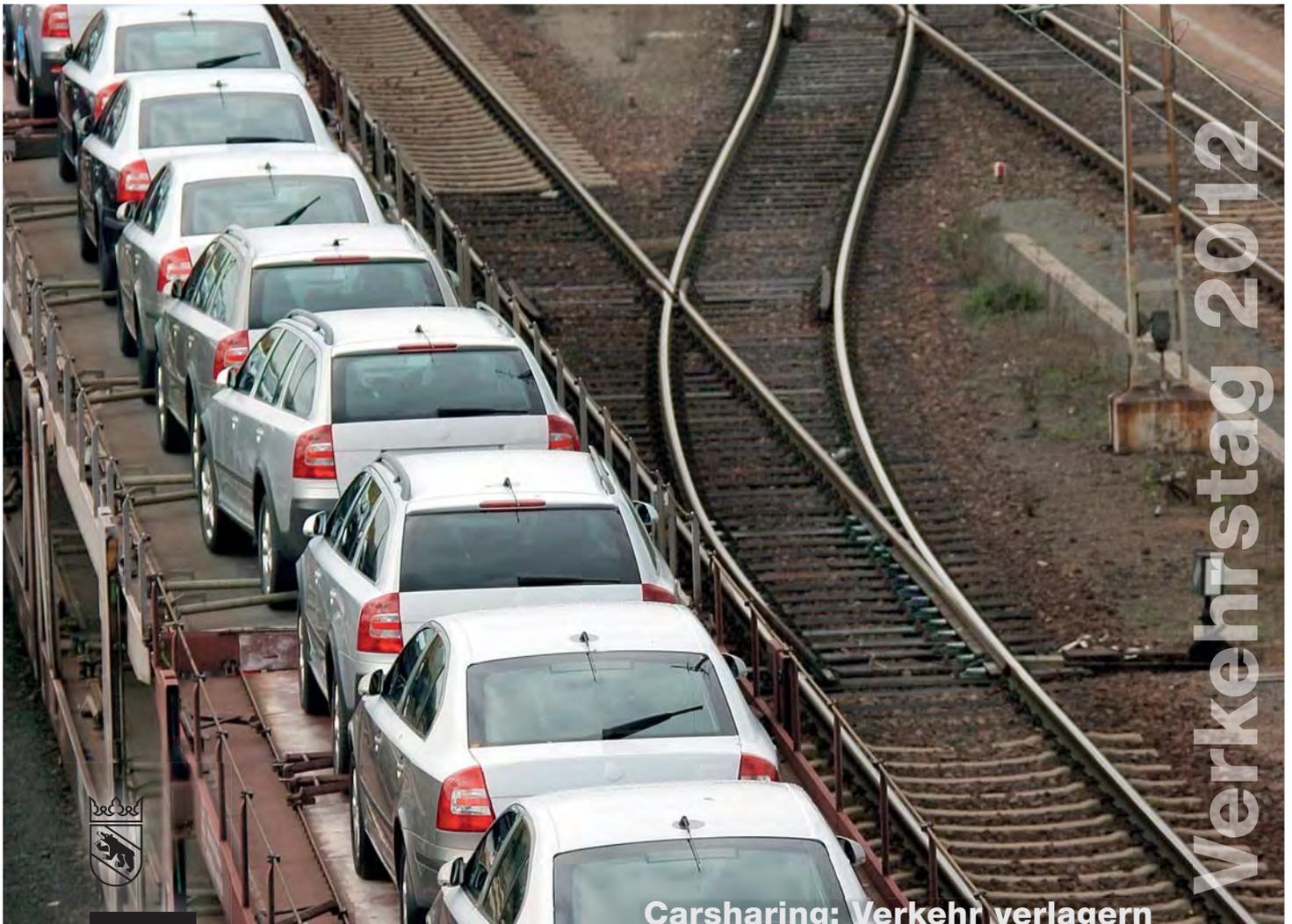
Folie 4: Führerscheinbesitz (Kt. Bern): Bei Jungen rückläufig



Die goldene Ära des Autos als Statussymbol könnte vorbei sein. Die kommende Generation wächst mit elektronischen Medien auf und ist vernetzt und flexibel unterwegs. Dies wird sich auch im Mobilitätsverhalten niederschlagen. Und ich meine hier wie gesagt schon erste Anzeichen erkennen zu können.

Was für Veränderungen mit der e-Generation genau auf uns zukommen, ist allerdings schwierig abzuschätzen. Und die Trends können sich in unserer schnelllebigen Zeit rasch wieder ändern. Wir sollten das genau beobachten und die Chancen, die sich daraus ergeben erkennen und nutzen.

Das Verkehrswachstum geht aber unterdessen weiter. Und der Umbau unseres Verkehrssystems in Richtung Nachhaltigkeit fordert auf jeden Fall unseren vollen Einsatz. Die heutige Veranstaltung sehe ich als Forum, um all die zukünftigen Entwicklungen und unsere Handlungsoptionen zu diskutieren. Und ich bin jetzt gespannt auf die Inputs unserer Referenten und ich freue mich auf die Diskussion mit Ihnen im World Café.



Carsharing: Verkehr verlagern oder auch vermeiden?

Conrad Wagner, Mobilitätsberater

**Wachstum ohne Grenzen –
oder mehr Mobilität mit weniger Verkehr?**

24. August 2012 | Bern, BERNEXPO

CarSharing:

Verkehr verlagern oder auch vermeiden?!

Conrad Wagner
Mobility Systems, Stans, Switzerland

e-mail: w@gner.ch

Phänomen: CarSharing

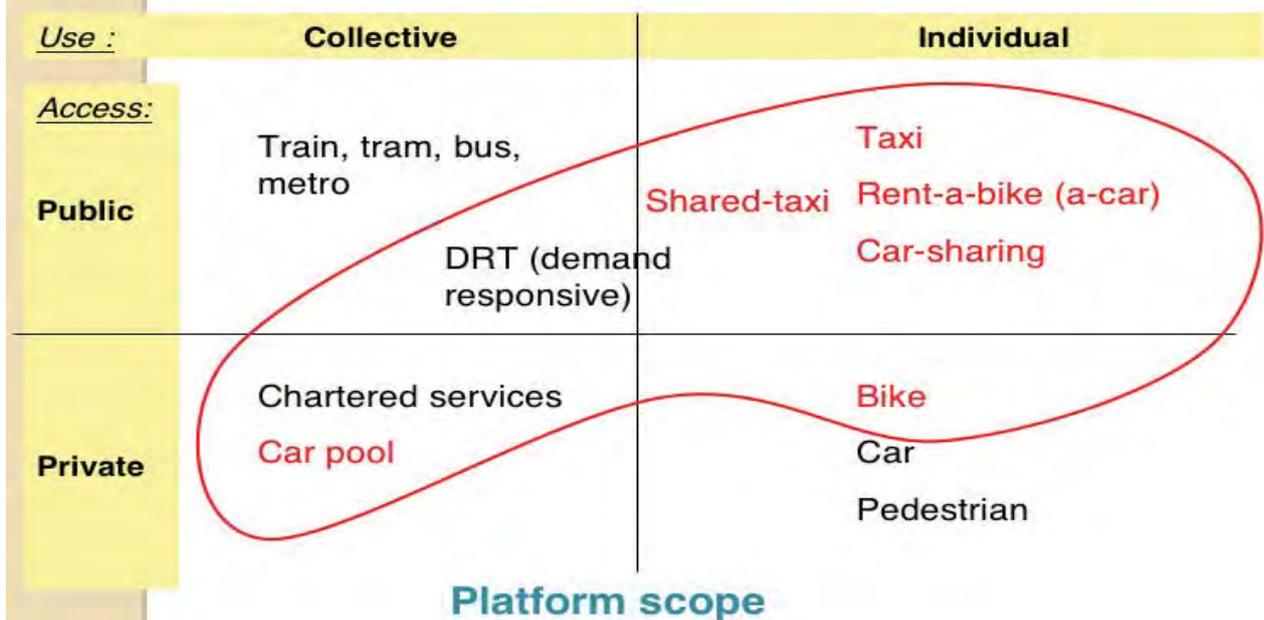
- Kundentauglich verpackte Dienstleistungen:
 - Restaurant → Menükarte
 - Hotel → verschiedene Zimmerkategorien
 - Shopping-Center → one-stop-shopping

→ CarSharing als Dienstleistung: Handel von Fahrten

Phänomen im Mobilitäts-Center: als Innovations-Spirale

- Verkehrsprodukte ... im System modal-integriert vernetzt
- Access (Zugänglichkeit)
- enabling technologies
- Transport-Technologien

Combined Mobility Platform



Automobilgeschichte CH

- 125 Jahre Auto CH
- 25 Jahre CarSharing CH
- 4'163'000 Fahrzeuge
- 3'000 Fahrzeuge
- (12'000 Fahrzeuge bei 4 ersetzten Fahrz.)
- (90'000 Fahrzeuge bei 30 Pers./ Fahrzeug)

→Volumen

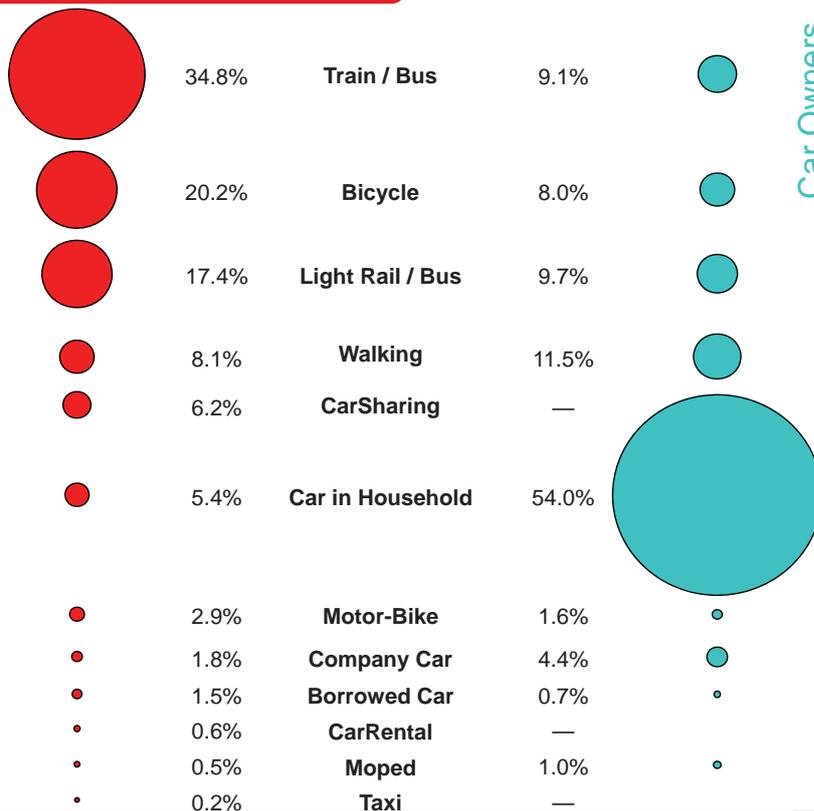
→Wachstum

→CH, EU, weltweit

Mobility – Sustainability

Use of Traffic Modes related
to the Amount of Trips

Mobility Customers



Car Owners

Source: Muheim 1998

Verkehr umlagern - vermeiden

CH: Voll-Motorisierung	modalintegrierte
EU: Voll-Motorisierung	Mobilitäts-Systeme IV ÖV
USA: Voll-Motorisierung	Mob-Sys: IV, teils ÖV
Schwellenländer	Mob-Sys: IV, wenig ÖV
Entwicklungsländer	Mob-Sys: Kollektivverkehr
	Mob-Sys: Kollektivverkehr

→ system-bedingt, orts-bedingt: ja

→ vermeiden vs. Mobilisation

Anspruch & Wille für CS:

A: CarSharing als Potential für Verkehr verlagern/vermeiden:
modal-integriertes Mobilitäts-Gesamtsystem
(Filter für CS: enabling technologies, parking, etc.)

hohe Automation:

- instant online
- real time
- single port / multi port / one way
- free floating

B: CarSharing als Notwendigkeit für die Mobilisation:

Instrument einer gesellschaftlichen Entwicklung
(Filter für CS: Investment, Diebstahl, etc.)

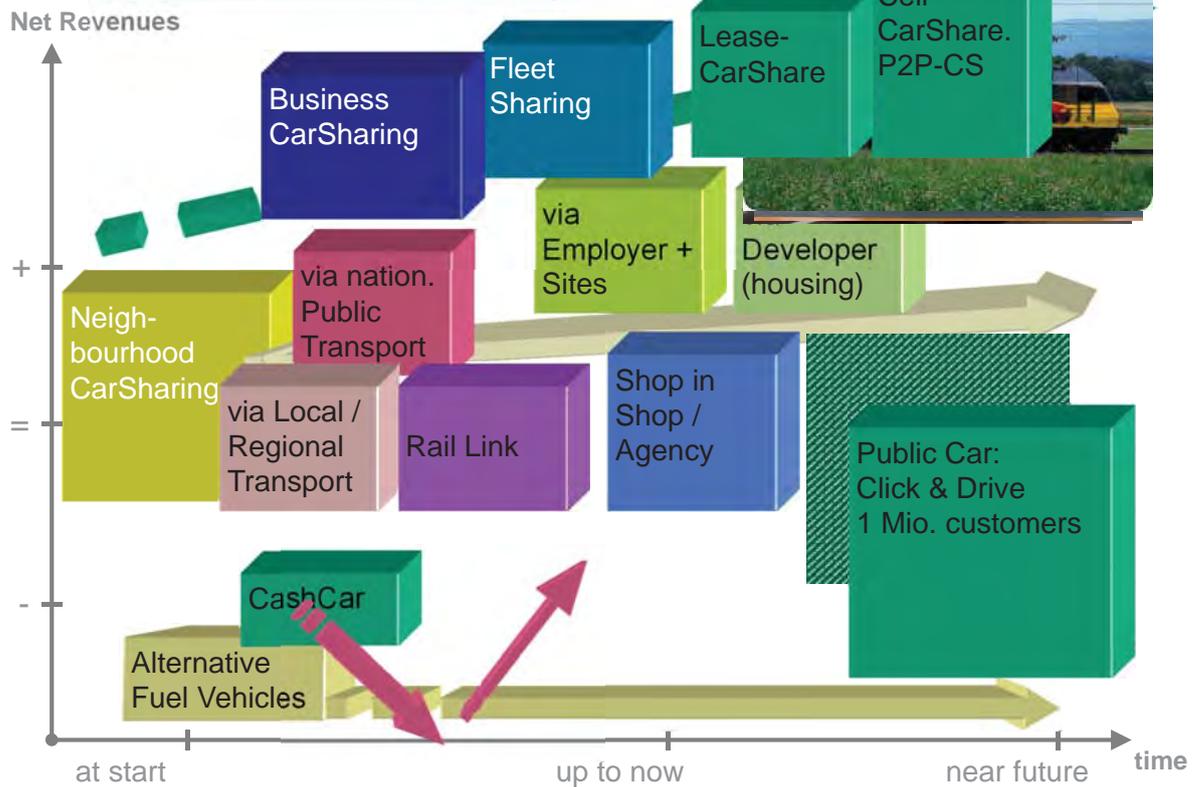
Örtlich bestimmte Organisationsformen:

- social inclusion (individuelle Teilhabe)
- Micro-Credit, etc.

CarSharing: Concept Innovation

- Hourly round-trip service:
Europe: Mobility CarSharing Switzerland , etc.... since 1987
Zipcar, Connect-by-Hertz, City CarShare, etc. ... since 1999
- One-Way Micro-Rental by the minute: since 2009
Car2Go (Ulm Germany, Austin TX), etc.
- Peer-to-Peer (P2P) ... rent your car to others: since 2010
RelayRides, Getaround, Spride, RentMyCar, etc.
- ...
- Innovation to come ...

CarSharing: Product-Lifecycle 1990-2011



Reference to the Zeitgeist

Computer development:

- Mainframe (central computer)
many decentralized users
- PC (personal computer)
local computers for everyone
- Many computers
everyone has multiple computers
(PC, iPhone, Netbook, etc.)
- Cloud computing
sharing resources (programs, files,
data, services, etc.)
access rather than owning.
individualization

CarSharing development:

- Collective Transport
many users in same coach
- Car (personal vehicle)
cars for everyone, full motorization
- Many cars
everyone has multiple cars
(family car, small car, etc.)
plus Public transit, flights, etc.
- CarSharing → Cloud Car
sharing resources (cars, transit,
tools, services, packages, data,
best deal, games, etc.).
access, online, real time, ...
interactive: Car 2.0 / 3.0

CarSharing – hits and goals

... progress in Urban Development:

- enhancing land-use planning and save urban space (less parking in relation to the amount of trips per car)
- supporting economic development (empowerment)
- tackling climate change and enhancing the environment
- improving social inclusion (car accessibility, personal independence, bottom-up democracy)

City's goal in behavior shift

- Opportunities for the city in supporting Mobility Services:
 - locations
 - Mobility Packages
 - Mobility Centers
 - not to operate but to facilitate
- Install (and let install) enabling technologies
→ tools for mobility development
- support change of people's habits and dreams
 - neighborhoods competing
 - city administration as a role model
 - Public Private Partnerships
 - create new jobs in the New Mobility Sector (USA, Europe, Asia)
 - ...
 - ...



**→ shift your brain:
from traffic ... to mobility, access and cloud
... more mobility, less traffic!**

Conrad Wagner
Mobility Systems, Switzerland
+41 78 7772099 ... w@gner.ch