



MISSION

Wir bringen engagierte Menschen mit kreativen Lösungen und überzeugenden Beispielen für eine effiziente Mobilität zusammen

Nous réunissons des personnes engagées en faveur d'une mobilité plus efficace avec de solutions créatives et des exemples qui fonctionnent.

MOBILITÄTS SALON DE LA MOBILITÉ



TRÄGERSCHAFT - PORTEURS DU SALON



HAUPTPARTNER - PARTENAIRES PRINCIPAUX



**Kanton Bern
Canton de Berne**

DANKE MERCI



PREMIUMPARTNER - PARTENAIRES PREMIUM

mobility

ökofonds
Fonds für erneuerbare Energien

DIE POST 



PARTNER - PARTENAIRES

citec

Village Office

mobilidée



NETZWERKPARTNER - PARTENAIRES RÉSEAU

ecodrive
CLEVER FAHREN

**SWISS
CLEANTECH**

innolab smart mobility

routeRANK

notime
delivering excitement

energie-cluster.ch



mobitool

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



öbu

Der Verband für
nachhaltiges Wirtschaften

G SCHWEIZER GEMEINDE
COMUNE SVIZZERO
VISCHNANCA SVIZRA
COMMUNE SUISSE

Interface
Transport

MEDIENPARTNER - PARTENAIRE MÉDIA

mobilservice
Plattform für Mobilität

ORGANISIERT DURCH - ORGANISÉ PAR

rundum mobil



Thomas Schmid, Senior Consultant Verkehrs- und Transportberatung, Rapp Trans AG **Intelligente Urbane Logistik – Vision energieeffizient und CO2-frei**

Mehr als 80% der Bevölkerung und der Beschäftigten in der Schweiz wohnen oder arbeiten im urbanen Raum. Energieverbrauch und CO₂-Emissionen der urbanen Logistik steigen aufgrund des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums. Trends wie die Zunahme des E-Commerce, der Rückgang von Industrie- und Gewerbezone in den Städten, die zunehmende Digitalisierung und veränderte Konsumentenbedürfnisse deuten darauf hin, dass ohne Gegenmassnahmen der Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der urbanen Logistik deutlich zunehmen werden.

Im Rahmen des NFP71 Projekts intelligente urbane Logistik wurde untersucht, wie eine energieeffiziente und CO₂-freie urbane Logistik im Jahr 2050 erreicht werden kann. Die erarbeitete Vision enthält zahlreiche wirksame Elemente, welche unterschiedliche Zielbeiträge beisteuern. Die wichtigsten Ansätze liegen im Bereich des Antriebs/Treibstoffs, bei den Nutzungsbedingungen, beim Mobility Pricing und bei Verhaltensänderungen von Unternehmen und Haushalten Richtung Energieeffizienz.

Um die Vision mittels eines Aktionsplans zu erreichen, sind drei Entwicklungsphasen vorgesehen. In einer ersten Phase bis 2030 stehen Pilote und die Evaluation neuer Lösungen im Fokus. Ab 2030 erfolgt eine breite Migration zu neuen Lösungen, die dann ab 2040 optimiert werden. Zur Umsetzung benötigt es die politische Verankerung der Vision als auch des Aktionsplans. Bund, Kantone, Städte und Gemeinden sowie die Wirtschaft können zusammen zur Zielerreichung beitragen.

Thomas Schmid, Senior Consultant Verkehrs- und Transportberatung, Rapp Trans AG **Logistique urbaine intelligente – une vision économe en énergie et sans CO₂**

En Suisse, plus de 80 % de la population vit ou travaille en zone urbaine. La consommation d'énergie et les émissions de CO₂ de la logistique urbaine sont en augmentation en raison de la croissance démographique et économique. Certaines tendances, telles que l'augmentation du commerce électronique, la réduction de zones industrielles ou commerciales en ville, la progression de la numérisation et les nouveaux besoins des consommateurs, indiquent qu'en l'absence de contre-mesures, on se dirige vers une augmentation significative de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ de la logistique urbaine.

Le projet NFP71 « Logistique de fret urbain efficace sur le plan énergétique » a évalué la faisabilité d'une logistique urbaine efficace sur le plan énergétique et non émettrice de CO₂ d'ici 2050. La vision élaborée contient de nombreuses mesures efficaces qui contribuent à atteindre cet objectif. Les approches les plus importantes se situent dans les domaines de la propulsion/des carburants, des conditions d'utilisation, de la tarification de la mobilité et des changements de comportement, tant des entreprises que des ménages, pour tendre vers une meilleure efficacité énergétique.

Trois phases de développement sont prévues pour concrétiser la vision au moyen d'un plan d'action. Dans la première, qui durera jusqu'en 2030, l'accent est placé sur les projets pilotes et l'évaluation de nouvelles solutions. Dès 2030, une large migration s'effectuera vers les nouvelles solutions, qui seront optimisées dès 2040. La mise en œuvre nécessite un ancrage politique de la vision et du plan d'action. La Confédération, les cantons, les villes, les communes et le secteur économique pourront participer à la réalisation des objectifs.

Luca Olivieri, Projektleiter, Mobilitätstrategie Kanton Basel-Stadt

Güterverkehrskonzept

Der Güterverkehr hat mit rund 25% einen beachtlichen Anteil am Motorfahrzeugverkehr in Basel. Der Kanton Basel-Stadt hat deshalb gemeinsam mit der Handelskammer beider Basel (Logistikcluster der Region Basel) die Erarbeitung eines Güterverkehrskonzeptes initiiert.

Das Konzept zeigt auf, wie der Güterverkehr weiter optimiert und die öffentliche Hand, aber auch private Akteure dazu beitragen können, den städtischen Güterverkehr möglichst effizient abzuwickeln und gleichzeitig die Strassen zu entlasten und die Schadstoff- und Lärmbelastung in den Wohnquartieren zu reduzieren. Dabei muss sichergestellt sein, dass die Güterversorgung der Stadt Basel in hoher Qualität bestehen bleibt.

Das Güterverkehrskonzept schlägt unter anderem folgende Massnahmen zur Optimierung des städtischen Güterverkehrs vor:

- Einrichtung von kleinen, kundennahen Umschlagsanlagen bzw. Abholstationen, um die Effizienz auf der letzten Meile der Logistikkette zu steigern.
- Finanzielle und/oder regulatorische Anreize für Cargo-Velos und andere emissionsarme Lieferfahrzeuge, um das Potential von Alternativen zum Lastwagen besser auszuschöpfen.
- Raumplanerische Sicherung von Gleisanschlüssen und von Logistikflächen im Bereich Wolf Nord, um einer Verdrängung der Logistikbranche aus der Stadt entgegen zu wirken. Eine solche Verdrängung würde automatisch zu mehr Lastwagenfahrten in die Stadt führen.
- Förderung von Kooperationen zwischen Speditionen, um weitere Effizienzsteigerungen im Güterverkehr zu erreichen.
- Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Güterumschlagsfeldern im Strassenraum.

Luca Olivieri, Chef de projet, Stratégie pour la mobilité Bâle-Ville

Concept de transport de marchandises

Avec un taux de 25 %, le transport de marchandises représente une part considérable du trafic de véhicules motorisés à Bâle. C'est pourquoi le canton de Bâle-Ville, en coopération avec la Chambre du commerce des deux Bâle (Logistikcluster Region Basel), a amorcé le développement d'un concept pour le transport des marchandises.

Le concept analyse des moyens d'optimisation du transport des marchandises et des mesures destinées à inciter les acteurs publics et privés à rendre celui-ci plus efficace en ville, tout en désencombrant les routes et en réduisant la pollution de l'air et les nuisances sonores. Il va de soi que la grande qualité de l'approvisionnement en marchandises de la ville de Bâle doit rester garantie.

Le concept pour le transport de marchandises propose, entre autres, les mesures ci-dessous pour son optimisation en milieu urbain :

- Aménagement de petites infrastructures de transbordement, respectivement des points de retrait de proximité pour améliorer l'efficacité du dernier kilomètre de la chaîne logistique.
- Incitations financières ou régulatrices pour les vélos de transport et autres véhicules de livraison pauvres en émissions, afin de mieux réaliser le potentiel des alternatives aux camions.
- Mise en réserve de terrains pour les connexions de voies ferroviaires et de surfaces logistiques dans la région Wolf Nord, afin de prévenir une éviction de la branche logistique de la ville. Une telle éviction générerait inévitablement plus de trajets de camions en ville.
- Incitation à la coopération entre transporteurs, afin d'obtenir une augmentation du rendement dans le domaine du transport de marchandises.
- Garantir le fonctionnement des espaces de manutention des marchandises dans l'espace routier.

Peter Schild, Fachstelle Mobilitätsberatung, Amt für Umweltschutz der Stadt Bern
«Mir sattlä um!» - eCargo-Bikes im Berner Wirtschaftsverkehr

Im Rahmen des Projekts «Mir sattlä um!» haben zwischen 2016 und 2018 19 Berner KMU aus unterschiedlichen Branchen kostenlos den Einsatz von Lastenvelos getestet. Ziel war es, die Potenziale von Transportfahrrädern im Berner Wirtschaftsverkehr zu untersuchen.

Die im Rahmen der beiden Staffeln (Pilot mit neun Betrieben 2016, zweite Staffel mit zehn Betrieben 2017/18) ausgewiesenen Umlagerungseffekte zeugen von einem grossen Potenzial, Auto- und Lieferwagenfahrten im gewerblichen Verkehr auf Cargo-Bikes zu verlagern. Durchschnittlich fast 60 Prozent der Fahrten, die vor dem Versuch mit einem fossil betriebenen Fahrzeug unternommen wurden, konnten auf das Lastenvelo verlagert werden. Der räumliche Aktionsradius begrenzte sich dabei mehrheitlich auf das Innenstadtgebiet und die angrenzenden Quartiere. Die Projektteilnehmenden strichen insbesondere die Zeitersparnis dank direkteren Routen und das Wegfallen der Parkplatzsuche heraus. Für die Mehrheit der teilnehmenden Betriebe lag die maximale Zuladung, mit der ein sicheres und komfortables Fahren noch vertretbar war, bei 50 bis 60 Kilo. Die genutzte Transportkapazität entsprach aber den Bedürfnissen der meisten Testbetriebe.

Die Unternehmen ziehen mehrheitlich ein sehr positives Fazit zu ihrer Projektteilnahme. Dies unterstreicht auch die Tatsache, dass 14 von 19 Betrieben ihre Lastenräder nach Projektende übernommen und damit langfristig „umgesattelt“ haben.

Peter Schild, Plateforme de conseil en mobilité, Ville de Berne, Office de la protection de l'environnement
«Nous changeons de monture!» - Les vélos eCargo dans le système de transport bernois

Dans le cadre du projet «Mir sattlä um!» («Nous changeons de monture!»), 19 PME bernoises actives dans différents secteurs économiques ont testé l'utilisation de vélos de transport entre 2016 et 2018. Le projet visait à évaluer le potentiel des vélos eCargo dans la mobilité du secteur économique de Berne.

Les deux phases du projet (pilote avec neuf entreprises en 2016, deuxième phase avec dix entreprises en 2017/2018) ont indiqué un grand potentiel de transfert des véhicules et camions de livraison vers les vélos. En moyenne, 60 % des voyages ont pu être effectués avec un vélo de transport, alors qu'auparavant, il avait été effectué avec un véhicule à combustible fossile. Le rayon d'action se limite généralement au centre-ville et aux quartiers attenants. Les participants au projet soulignent notamment l'économie de temps grâce aux trajets plus directs et la suppression du temps de recherche de places de stationnement. Afin de garantir un déplacement sûr et confortable, la charge maximale se situe entre 50 et 60 kg pour la majorité des entreprises participantes. Toutefois, cette capacité correspond aux besoins de la plupart des entreprises tests.

La majorité des entreprises dresse un bilan très positif des expériences faites dans le cadre du projet. Ce résultat est confirmé par le fait que 14 sur 19 entreprises ont repris leurs vélos de transport à la fin du projet. Ainsi, ils ont « changé de monture » durablement.

Referent: Yves König, Leiter Smart Urban Logistics

Die Schweizerische Post – innovative Taktgeberin auf der letzten Meile

Die Post testet neue Logistikkonzepte: Micro-Hubs in Städten als Umschlagsplatz für Pakete, die ökologische Feinverteilung per Lastfahrrad oder die Zustellung von regionalen Produkten per Postbote.

Solche Ansätze sind notwendig. Die Bevölkerungszahlen in den Ballungsräumen steigen, dabei bleiben das Raumangebot und die Infrastruktur oft dieselbe. Dies mündet gerade in urbanen Gebieten in einem höheren Verkehrsaufkommen. Dieser Situation stehen die wachsende Sendungsmenge und der Kundenwunsch nach einer immer flexibleren und schnelleren Zustellung – wie On-Demand oder SameDay – gegenüber. Das stellt Logistikdienstleister wie die Post vor Herausforderungen. Damit auch in Zukunft eine Zustellung nach Kundenwunsch gewährleistet ist, muss die Logistik flexibler, stärker vernetzt und damit besser ausgelastet werden. Die Post ist täglich an den Haustüren der Kunden – das gilt es zu nutzen. Als innovative Taktgeberin auf der letzten Meile ist die Post mit neuen Logistikkonzepten Teil der Lösung und damit die ideale Partnerin bei der Entwicklung der Gemeinde von morgen.

Yves König, Responsable Smart Urban Logistics

La Poste Suisse – un précurseur innovant à l’heure du dernier kilomètre

La Poste teste de nouveaux concepts logistiques: des microhubs dans les villes servant de lieux de transbordement pour la desserte capillaire écologique des colis au moyen de vélos de transport; la livraison de produits régionaux par le facteur.

Des approches dans ce sens sont nécessaires. La population s’accroît dans les agglomérations, mais souvent, l’espace et l’infrastructure disponibles n’évoluent pas. Ces conditions débouchent sur une augmentation du volume de trafic dans les zones urbaines. La situation implique également de s’accommoder de la croissance du volume de colis et au souhait d’une distribution de plus en plus flexible et rapide – comme les prestations On-Demand ou SameDay. Ce sont des défis que les prestataires logistiques tels que La Poste doivent relever. Pour garantir à l’avenir une livraison conforme aux désirs des clients, la logistique doit devenir plus flexible, mieux interconnectée et donc mieux exploitée. La Poste est chaque jour devant la porte des clients, c’est une opportunité qu’il faut saisir. En tant que précurseur innovant sur le dernier kilomètre, La Poste fait partie de la solution avec ses nouveaux concepts de logistique. Elle est donc une partenaire idéale pour le développement des communes de demain.

Jörg Ackermann, Präsident Förderverein H2 Mobilität Schweiz

Elektromobilität im geschlossenen Wasserkreislauf – Wasserdampf statt Abgase

Während die Mobilität mit Batterie-Elektrofahrzeugen in aller Munde ist, steht eine zweite Form des Elektroantriebs bereits vor der Tür. Unter den Experten der Branche gehört die Zukunft dem Wasserstoff als nachhaltiger Zwischenspeicher, um Elektrofahrzeuge mit erneuerbarem Strom zu versorgen. Einerseits unterstützt diese Entwicklung die Bestrebungen von Coop, im Jahre 2023 gänzlich CO₂-frei zu sein. Andererseits stand sie vor die Frage der "ökologischen Tankstelle" der Zukunft. Coop setzt dank des dichten Tankstellennetzes und der Ausrichtung der eigenen Fahrzeugflotte auf die Brennstoffzellentechnologie. Aus eigener Kraft kann so ein Mobilitätssystem im geschlossenen Wasserkreislauf lanciert werden. Es erfüllt die Ansprüche der Nachhaltigkeit und der Wirtschaftlichkeit. Eine saubere Sache, aber nur, wenn erneuerbarer Wasserstoff eingesetzt wird. Coop war stets der Meinung, dass sich diese Initialphase als "Proof of concept" und Starthilfe versteht für die erfolgsversprechende Lancierung einer neuen Technologie mit breiter Abstützung auf nationaler Ebene. Im Mai 2018 haben die Agrola AG, AVIA Vereinigung, Coop, Coop Mineraloel AG, fenaco Genossenschaft, Migrol AG und der Migros-Genossenschafts-Bund einen Förderverein gegründet mit dem Ziel, in der Schweiz gemeinsam ein flächendeckendes Netz von Wasserstofftankstellen zu realisieren. Sie leisten damit die Voraussetzung, dass dereinst Fahrzeuge emissionsfrei betrieben werden können – ein wegweisender Schritt hin zu einer nachhaltigen Mobilität in der Schweiz. Der Aufbau soll mit den eigenen Fahrzeugflotten und privatwirtschaftlich innerhalb der kommenden fünf Jahre erfolgen.

Jörg Ackermann, Président de l'association Mobilité H2 Suisse

La mobilité électrique en circuit hydraulique fermé – de la vapeur d'eau au lieu des gaz d'échappement

Tandis que tout le monde parle de véhicules électriques à batterie, une deuxième forme de mobilité électrique se presse déjà au portillon. Les experts de la branche considèrent l'hydrogène comme un mode de stockage intermédiaire durable pour l'approvisionnement des véhicules en énergie électrique renouvelable. Ce développement soutient les efforts de Coop de ne plus générer d'émissions de CO₂ d'ici 2023. De plus, l'entreprise s'est posé la question de la « station-service écologique » d'avenir. Pour son parc de véhicules, Coop mise sur la mobilité à l'hydrogène, ce qui est rendu possible par un réseau de stations-service dense. Ainsi, l'entreprise peut lancer la mobilité électrique en circuit hydraulique fermé par ses propres moyens. Ce système satisfait aux exigences de durabilité et de rentabilité. C'est une énergie propre, mais uniquement si l'hydrogène utilisé est produit à partir de sources d'énergies renouvelables.

Coop a toujours été d'avis que cette phase initiale était une « preuve de concept » et une impulsion initiale pour contribuer, avec une large assise à l'échelon national, à la percée de cette technologie prometteuse. En mai 2018, les entreprises Agrola AG, la Fédération AVIA, Coop, Coop Mineraloel AG, la Société coopérative fenaco, Migrol AG et la Fédération des coopératives Migros ont fondé une association visant à promouvoir la création d'un réseau national de stations-service délivrant de l'hydrogène en Suisse. Cela permettra d'exploiter des véhicules zéro émission – un pas décisif vers une mobilité durable en Suisse. Grâce à ce projet, ces entreprises privées pourront alimenter leurs propres véhicules à l'hydrogène dans les cinq ans à venir.

Andreas Kronawitter, Präsident, innolab smart mobility

Automatisiertes Fahren für die Erschliessung des ländlichen Raums

Mobilität ist eine der tragenden Säulen der Volkswirtschaft und damit des Wohlstands in der Schweiz. Sie kann sogar ein Exportgut sein, wenn die Schweiz gemäss der Zielsetzung des Bundes „bei Innovationen in der Mobilität eine weltweit führende Position“ einnehmen kann. Dies ist ein schwieriges Ziel, da die Entwicklungen in anderen Weltregionen mit grossem Einsatz vorangetrieben werden.

In einer breit abgestützten Studie zum „Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz“, die von der EBP 2018 publiziert wurde, finden sich bereits viele Anknüpfungspunkte – insbesondere der Vorschlag zu einer nationalen Testagenda. Die Erfahrungen, die wir in der Vorbereitung unseres Pilotprojekts „Mobility on demand – (Stadt), Agglomeration, Land“ (modal) und in der Arbeit des „innolab smart mobility“ zum Themenschwerpunkt „automatisiertes Fahren“ gemacht haben, zielen jedoch auf einen anderen Fokus als in der EBP-Studie und vergleichbaren internationalen Publikationen gemacht wird: wir halten die Automatisierung der Mobilität im ländlichen Raum in der Schweiz für die Optimierung der Mobilität nach Effizienz, Sicherheit und Umweltverträglichkeit für den besten Weg.

Die Schweiz hat dafür grundsätzlich eine gute Ausgangsposition, die Rahmenbedingungen sind jedoch „innovationsfreundlich“ zu setzen. Gelingt das Aufsetzen der „Testagenda“ und eines „Innovationsportfolio“ zügig, kann die Schweiz die Entwicklung in Europa stark beeinflussen.

Andreas Kronawitter, Président, innolab smart mobility

La conduite autonome pour le développement des zones rurales

La mobilité est l'un des piliers centraux de l'économie nationale et donc de la prospérité de la Suisse. Elle peut même représenter un produit d'exportation si la Suisse parvient à se positionner en tant que leader mondial en matière d'innovation dans le domaine de la mobilité, conformément à l'objectif de la Confédération. C'est un objectif difficile, car le développement de la mobilité est activement promu dans d'autres régions du monde.

Une vaste étude intitulée «Utilisation de véhicules automatisés au quotidien: les applications envisageables et leurs effets en Suisse», publiée par EBP en 2018, contient de nombreux points de repère, notamment la proposition d'un «agenda test» national. Toutefois, les expériences acquises lors des préparatifs de notre projet pilote «Mobilité axée sur la demande – (ville), agglomération, campagne» (modal) et dans le cadre du travail de l'«Innolab smart mobility» au sujet de la conduite autonome, indiquent un autre point de convergence que celui de l'étude EBP et d'autres publications internationales comparables: à notre avis, l'automatisation de la mobilité dans la campagne suisse représente la meilleure voie pour optimiser la mobilité en termes d'efficacité, de sécurité et d'impact sur l'environnement.

La Suisse jouit globalement d'une situation favorable, mais il est nécessaire d'adapter les conditions, afin de les rendre plus favorables à l'innovation. Si nous réussissons à mettre rapidement en œuvre un «agenda test» et un «portfolio d'innovation», la Suisse peut fortement influencer le développement en Europe.

Christoph Schreyer, Leiter Mobilität, Bundesamt für Energie BFE

Energie und Mobilität – Herausforderungen und Potenziale aus Sicht der Energie- und Klimapolitik

Der Verkehr in der Schweiz ist heute für 36% des Energieverbrauchs verantwortlich und basiert zu 94% auf fossilen Energien. Schweizerinnen und Schweizer gaben 2017 über 10.7 Mrd. Franken für Treibstoffe aus. Neben dem Verbrauch knapper Ressourcen sind vor allem die mit dem Verkehr verbundenen Treibhausgasemissionen relevant, diese machen im Jahr 2016 knapp 32% der Schweizer Emissionen aus, wird der internationale Luftverkehr mitberücksichtigt sind es über 38%. Innerhalb des Verkehrs sind die Personenwagen für 75% der Treibhausgasemissionen verantwortlich.

Mit der im Mai 2017 von der Schweizer Stimmbevölkerung verabschiedeten Energiestrategie 2050 wurden auch im Verkehr Ziele für Effizienzsteigerungen gesetzt, im Rahmen der laufenden Totalrevision des CO₂-Gesetzes werden diese Ziele in Anlehnung an die Regelungen in der EU weitergeführt und verschärft. Ziel ist es, bis 2030 den Ausstoss von Treibhausgasen um 50% gegenüber 1990 zu senken.

Zum Erreichen dieser Ziele sind erhebliche Effizienzsteigerungen auf Seite der Antriebstechnologie, eine effizientere Nutzung der Verkehrsmittel und der Infrastruktur sowie eine intelligente Kombination und Vernetzung effizienter Verkehrsmittel notwendig.

Christoph Schreyer, Responsable de la Section Mobilité, Office fédéral de l'énergie OFEN

Énergie et mobilité – Potentiels et défis du point de vue climatique et énergétique

La part du trafic dans la consommation énergétique suisse est aujourd'hui de 36 %, couverte à 95 % par des produits pétroliers. En 2017, les Suissesses et les Suisses ont dépensé 10,7 milliards de francs pour les carburants. En plus de l'utilisation de ressources rares, ce qui pose problème, ce sont notamment les émissions de gaz à effet de serre occasionnés par notre mobilité. En 2016, ceux-ci représentaient 32 % des émissions suisses, et si l'on inclut le trafic aérien, elles se montaient à plus de 38 %. Dans le domaine de la mobilité, les voitures sont responsables d'environ 75 % des émissions de gaz à effet de serre.

En mai 2017, le peuple suisse a accepté la Stratégie énergétique 2050 qui contient entre autres des objectifs pour améliorer l'efficacité énergétique dans le domaine de la mobilité. Dans le cadre de la révision totale de la loi sur le CO₂, ces objectifs sont poursuivis et renforcés en tenant compte des réglementations de l'UE. Le but est de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 50 % par rapport à 1990. Pour atteindre ce but, il est nécessaire d'améliorer significativement l'efficacité énergétique de la technologie des moteurs. Il est également indispensable d'améliorer l'efficacité de l'utilisation des moyens de transport et des infrastructures et il faut combiner les différents moyens de transport efficaces au moyen d'un réseau intelligent.

Roger Krähenbühl, Top-Programmleiter, SBB AG

Mélanie Berthold, Projektleiterin, Optimierung Pendlerströme, SBB AG

Mehr Smartness in der Verkehrsgestaltung – Radikale Ansätze der SBB

«Radical30» ist ein ambitionierter Name für ein Programm, welches zwei Ziele beinhaltet, die sich die SBB selbst gesetzt hat. Erstens beinhaltet sie die Ambition, bis 2030 eine durchschnittliche Auslastung von 50% zu erreichen. Zum Vergleich: Sie liegt heute bei 27%. Zweitens soll der Preis pro Person-Kilometer sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr um 30% gesenkt werden. Um dies zu erreichen, hat die SBB nur eine Option: Radikale Lösungen entwickeln! Im Rahmen des Programmes arbeiten wir daher an 3 Hauptthemen:

1. Die Optimierung der Pendlerströme, die Nachfrage mit kooperativen Anreizen auf schwach ausgelastete Züge zu lenken. Wir möchten insbesondere die Pendler motivieren, mehr in Nebenverkehrszeiten zu reisen und sie so von besserem Komfort profitieren zu lassen. Wir gehen dabei gegen die derzeitigen Barrieren des Systems vor und fördern flexible Arbeitsmodellen.
2. In einigen länglichen Regionen entwickeln wir Alternativen zur Schiene, indem wir Demand-Responsive-Transport Modelle testen. In Situationen, in denen z.B. ein Sammeltaxi besser auf die Kundenbedürfnisse zugeschnitten ist als ein Zug, halten wir es für sinnvoll, vermehrt auf ein intermodales Angebot zu setzen.
3. Mit dem Projekt "MyChoice" werden wir ein Produkt testen, welches, sich von der Idee her an die Flugbranche anlehnt. Wir ermöglichen unseren Kunden, einen Wunsch-Sitzplatz (mit bestimmten Vorteilen wie z.B. einem Getränk) zu buchen. Wir vermeiden, den Stress der Suche nach einem bequemen Sitzplatz in der Hauptverkehrszeit und die Preise in schwach ausgelasteten Zügen werden rabattiert.

Roger Krähenbühl, Directeur des programmes, CFF SA

Mélanie Berthold, Cheffe de projets, optimisation des flux pendulaires, CFF SA

Plus d'intelligence dans la conception du trafic – les approches radicales des CFF

«Radical 30 » est le nom ambitieux que les CFF ont donné à un programme contenant deux objectifs que l'entreprise s'est fixés. Premièrement, ce programme a pour ambition d'atteindre un taux d'occupation moyen de 50 % dans les trains jusqu'en 2030. Pour comparaison, ce taux s'élève actuellement à 27 %. Deuxièmement, le prix par kilomètre-personne devrait être réduit de 30 % aussi bien pour le trafic grandes lignes que pour le trafic régional. Pour atteindre ces objectifs, les CFF n'ont qu'une option : développer des solutions radicales! Ainsi, dans le cadre de ce programme, nous nous penchons sur 3 thèmes principaux:

1. Optimiser les flux pendulaires, influencer la demande par des mesures coopératives incitant les pendulaires à utiliser des trains moins remplis. Nous souhaitons notamment motiver les pendulaires à se déplacer pendant les heures creuses et ainsi profiter de plus de confort. Dans cette logique, nous agissons pour abaisser les actuelles barrières du système et pour encourager des modèles de travail flexibles.
2. Dans certaines régions rurales, nous développons des alternatives au rail en testant des modèles de transport à la demande. Dans les situations pour lesquelles, par exemple, un taxi collectif répond mieux aux besoins de la clientèle, nous pensons qu'il est plus judicieux de proposer une offre intermodale.
3. Avec le projet «MyChoice», nous allons tester un produit qui s'inspire des compagnies aériennes. Nous offrons la possibilité aux voyageurs de réserver la place qu'ils souhaitent (avec certains avantages, par exemple une boisson). Ainsi nous évitons le stress de la recherche d'un siège durant les heures de pointe et nous proposons des rabais dans les trains moins remplis.

Zoé Dardel, directrice adjointe, mobilisée

La mobilité inter-entreprises à l'ère du partage

99% des entreprises suisses sont des PME mais génèrent deux-tiers des emplois. 52% des actifs suisses vont au travail en voiture mais le taux d'occupation des véhicules ne dépasse pas 1.1. Dépasser les frontières de l'entreprise pour travailler à l'échelle d'une zone d'activité ou d'une région permet de cibler directement les employeurs et les pendulaires en valorisant les synergies: éclosion de nouveaux potentiels, atteinte de seuils critiques nécessaires à la mise en œuvre de certaines mesures – covoiturage, autopartage, stations de vélos en libre-service, navettes, actions de communication, etc. – mais aussi possibilité d'optimiser le stationnement, de réduire le coût des mesures, de professionnaliser la sensibilisation des entreprises et de renforcer la coordination régionale.

Face à la saturation des réseaux de transport, les autorités communales, cantonales, voire transfrontalières impulsent des démarches à l'échelle d'une zone d'activité ou d'une région avec l'appui d'organisations dédiées à la coordination, à l'animation et au pilotage du processus (mandataire, entité publique ou association). De telles initiatives posent des défis de gouvernance, de financement et de gestion. Mais avec les bons leviers et des outils adaptés, elles portent leurs fruits aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs et ouvrent de réelles perspectives d'avenir. Ces enjeux sont développés à travers des exemples de l'Arc lémanique et jurassien.

Zoé Dardel, stellvertretende Direktorin, mobilisée

Überbetriebliche Mobilität im Zeitalter der Shared Mobility

99 % der Schweizer Unternehmen sind KMU, generieren aber zwei Drittel der Stellen. 52 % der berufstätigen Bevölkerung fahren mit dem Auto zur Arbeit, aber der Besetzungsgrad der Fahrzeuge beträgt nur 1.1 Personen. Blickt man über die Grenzen der einzelnen Betriebe hinaus und denkt in Wirtschaftszonen oder -regionen, so können die Synergien von Arbeitgebenden und Pendlern ganz gezielt genutzt werden: Es entstehen neue Potenziale, nötige Schwellenwerte werden erreicht, um gewisse Massnahmen umzusetzen, beispielsweise Fahrgemeinschaften, Car-Sharing, Fahrradverleihsysteme, Pendelbusse, Kommunikationskampagnen usw. Zudem wird es möglich, das Parkplatzmanagement zu optimieren, die Kosten einzelner Massnahmen zu senken, die Sensibilisierung der Betriebe professioneller zu gestalten und die regionale Koordination zu stärken.

Angesichts der Überlastung der Verkehrsnetze unternehmen die kommunalen und kantonalen Behörden Schritte, die ganze Wirtschaftsgebiete oder (grenzüberschreitende) Regionen betreffen. Dies geschieht mit der Unterstützung spezialisierter Organisationen für Koordination, Kommunikation oder Prozessbegleitung (Auftragnehmer, öffentliche Einrichtungen, Vereine). Die Gouvernance, Finanzierung oder Verwaltung solcher Initiativen bringen gewisse Herausforderungen mit sich, aber mit den richtigen Hebeln und den passenden Werkzeugen lassen sich die Ergebnisse sowohl qualitativ als auch quantitativ sehen und eröffnen neue Zukunftsperspektiven. Diese Herausforderungen werden an Beispielen aus der Genferseeregion und dem Jurabogen erörtert.

Peter Mayer, Head of Technical Services, SFS Intec AG

Daniel Schöbi, Mobilitätsberater, clemo.ch

mobility@SFS

SFS ist ein weltweit führendes Unternehmen für mechanische Befestigungssysteme und Präzisionsformteile. Sie beliefert Absatzmärkte wie die Automobil-, Bau-, Elektronik- und Luftfahrtindustrie sowie die Medizinaltechnik. Weltweit beschäftigt das Unternehmen rund 9'000 Mitarbeitende, davon knapp 2'500 in der Schweiz. Mit mobility@SFS realisiert SFS ein Mobilitätskonzept mit dem Ziel der Optimierung des Pendlerverhaltens und der Förderung von Motivation, Zufriedenheit und Gesundheit der SFS Mitarbeitenden. Zudem wird die Umwelt geschont sowie Firmenfahrzeuge und Parkplätze effizient genutzt.

Mit einer Umfrage an die Mitarbeitenden wurde das Mobilitätsverhalten ausgewertet. Daraus resultierten Erwartungen und Vorschläge zum Thema.

Als erste Initiative hatten die Mitarbeitenden die Möglichkeit, zum halben Preis ein E-Bike zu beziehen. Insgesamt wurden über 1'000 Bikes bezogen, damit haben rund 40 % dieses Angebot genutzt. Es ist nach unseren Erkenntnissen die erfolgreichste Aktion dieser Art in der Schweiz und übertrifft die Erwartungen von SFS bei Weitem.

Die Optimierung der Velowege und damit die Sicherheit des Arbeitsweges ist ein weiteres Ziel und es wurden bereits einige Massnahmen umgesetzt. Des Weiteren wurde ein Anreiz-System eingeführt, das motivieren soll, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln oder in Fahrgemeinschaften den Arbeitsweg zurückzulegen. Mit diesen Kampagnen ist SFS bestrebt, die Mobilitätssituation ihrer Mitarbeitenden weiter zu verbessern und das Wohlbefinden zu steigern.

Peter Mayer, Responsable des services techniques, SFS Intec AG

Daniel Schöbi, Conseiller en mobilité, clemo.ch

mobility@SFS

L'entreprise SFS est le leader mondial dans le domaine des systèmes de fixation et des pièces moulées de précision. Elle approvisionne les marchés de l'automobile, de la construction, de l'électronique, de l'aéronautique et de la technique médicale. SFS emploie 9000 collaborateurs à travers le monde, dont environ 2500 en Suisse. Avec mobility@SFS, l'entreprise réalise un concept de mobilité dont l'objectif est d'optimiser le comportement des pendulaires et d'améliorer la motivation, la satisfaction et la santé de ses employés. De plus, le concept permet de ménager l'environnement ainsi que d'obtenir une utilisation plus efficace du parc automobile et des places de stationnement de SFS.

Le comportement de mobilité du personnel a été évalué à l'aide d'un sondage. Il en a résulté des attentes et des propositions au sujet de la mobilité.

Une première initiative a permis aux employés d'acquérir un vélo électrique à moitié prix. Mille personnes, soit 40 % du personnel, ont profité de cette offre. D'après nos informations, il s'agit de l'action ayant rencontré le plus de succès en Suisse parmi celles du même type et elle surpasse de loin les attentes de SFS.

L'optimisation du réseau cyclable, et donc de la sécurité sur le chemin du travail, constitue un autre objectif et certaines mesures ont déjà été mises en œuvre. Par ailleurs, nous avons introduit un système d'incitation destiné à promouvoir les moyens de transport écologiques ou le covoiturage. Avec ces campagnes, SFS cherche à améliorer la mobilité de son personnel et à augmenter le bien-être.

Urs Wälchli, Leiter Unternehmensentwicklung Konzern, SBB AG

Probieren geht über Studieren: Resultate aus dem SBB Green Class Piloten

Probieren geht über Studieren: Urs Wälchli stellt in seinem Referat die wichtigsten Insights des Green Class Pilotprojektes der SBB vor.

Drei Hypothesen zum Pilot werden beleuchtet:

1. Nachhaltigkeit
2. Intermodales Reisen
3. Ein überzeugendes Angebot

Dank des Pilotprojektes und der Mithilfe der Pilotkundinnen und -kunden, können wir Fragestellungen zu nachhaltigem und intermodalem Reisen heute beantworten, das Potential neuer Mobilitätsdienstleistungen in der Schweiz abschätzen und uns entsprechend positionieren.

Urs Wälchli, Responsable du développement de l'entreprise, CFF SA

C'est à l'usage que l'on peut juger de la qualité d'une chose – Résultats du projet pilote CFF Green Class

C'est à l'usage que l'on peut juger de la qualité: Urs Wälchli présente les points clés du projet pilote Green Class des CFF. Trois hypothèses du projet pilote sont abordées:

1. Durabilité
2. Intermodalité
3. Une offre convaincante

Grâce à ce projet pilote et la participation des clients-pilotes, nous sommes maintenant en mesure de répondre aux questions concernant la durabilité et l'intermodalité des déplacements, d'évaluer le potentiel de nouveaux services de mobilité en Suisse et de nous positionner en conséquence.