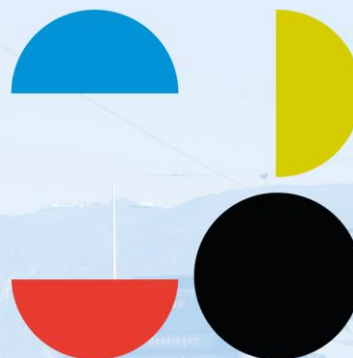


MOBILITÄTS SALON DE LA MOBILITÉ



Fachkongress
Mobilitätsmanagement
23. November 2016
Solothurn Altes Spital

www.mobilsalon.ch

Partner



Trägerschaft



Abstracts der Plenumsreferate



Ansprache des Landammanns des Kanton Solothurn

Roland Fürst, Vorsteher des Bau- und Justizdepartements

Der Kanton Solothurn ist stark geprägt durch die Mobilität. Das Gäu ist eine nationale Schlüsselstelle des motorisierten Individual- und Güterverkehrs. Dort kreuzen sich die wichtigen Transitachsen West-Ost und Nord-Süd, nämlich die Autobahnen A1 und A2 mit einer Verkehrsbelastung von gegen 50 Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Der Bahnhof Olten ist einer der wichtigsten Knotenbahnhöfe und als Eisenbahnknotenpunkt der Schweiz bestens bekannt. Welcher Tagungskanton eignet sich also besser für den Mobilitätssalon als Solothurn?

Hier haben Mobilität und die damit zusammenhängende Ansiedlung von Logistikbetrieben eine grosse und überregionale Bedeutung. Sie sind der Motor für Wirtschaft und Gesellschaft, aber auch Belastung für die Umwelt. Fluch und Segen zugleich, aber schlicht nicht wegzudenken. Mobilität setzt Infrastrukturanlagen voraus. Diese sind von zentraler Wichtigkeit. Ihr Werterhalt ist existentiell, ihr Ausbau in vielen Fällen unvermeidbar. Eine Belastung für den Finanzhaushalt, Druck auf Landschaft, Mensch, Natur.

Die Mobilität nimmt unaufhaltsam zu, Engpässe entstehen an diversen neuralgischen Stellen. Und die naheliegende Reaktion auf solche Flaschenhalse ist: „Mehr Verkehr braucht mehr Strassen und Schienen“. Der Ausbau von Infrastrukturanlagen ist in einigen Fällen tatsächlich unumgänglich, er stösst aber an Grenzen. Neue Ansätze sind gefragt. Es gibt sie. Einige haben den Status einer Projektidee längst überschritten und werden die Mobilitätswelt der Zukunft früher oder später verändern.

In aller Munde sind die technischen Innovationen, zu denen auch die selbstfahrenden Autos gehören. Natürlich gibt es noch Schwierigkeiten zu lösen, deren Akzeptanz zu festigen, Rechtsfragen zu klären. Aber selbstfahrende Fahrzeuge werden dereinst zum Alltag gehören und zur Kapazitätserhöhung der bestehenden Infrastrukturanlagen beitragen.

Dank der zunehmenden Digitalisierung werden uns neue Apps helfen, die verschiedensten Verkehrsträger bedienungsfreundlich zu kombinieren und bedarfsgerecht einzusetzen. Und mit organisatorischen Massnahmen können Verkehrsspitzen gebrochen oder Mobilität reduziert werden. Flexible Arbeitsformen oder raumplanerische Vorgaben sind nur zwei Beispiele dafür.

Neue gesellschaftliche Ausrichtungen und Verhaltensweisen ebnen den Weg für die sogenannte sharing economy. Das längst zum Alltag gehörende Carsharing „Mobility“ wird ergänzt mit weiteren Angeboten. Schliesslich werden energieeffizientere Antriebssysteme die Umwelt entlasten. Mit zusätzlichen Infrastrukturen im weiteren Sinne können die Kapazitäten besser ausgenutzt werden. Seien es Bauten für nichtmotorisierte Fahrzeuge, unterirdische, unbemannte Gütertransporte oder neuartige Güterfeinverteilungs-Einrichtungen in Ballungszentren.

Diesen neuen Ansätzen – und es wird noch weitere geben – dürfen wir uns nicht verschliessen. Sie müssen geprüft und mit den bestehenden Konzepten kombiniert werden. Die Schweiz gilt als innovativstes Land der Welt. Nutzen wir diesen Vorteil für eine fortschrittliche Ausrichtung unserer Mobilität.



Herzlich willkommen in der Energiestadt Solothurn!

Barbara Streit-Kofmel, Vize-Stadtpräsidentin

Liebe Tagungsteilnehmerinnen und Tagungsteilnehmer

Die Stadt Solothurn heisst Sie zum diesjährigen Mobilitätssalon herzlich willkommen. Als Kleinstadt im Zentrum einer Agglomeration von 90'000 Einwohnerinnen und Einwohnern steht Solothurn vor grossen Herausforderungen im Bereich Mobilität.

Die Mobilität und somit der Verkehr haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Da Solothurn fast so viele Arbeitsplätze anbietet wie die Stadt Einwohnerinnen und Einwohner hat, ist der Pendlersaldo positiv. Die Stadt muss den aufkommenden Verkehr aufnehmen und umweltverträglich steuern können. Das geht nur in Zusammenarbeit mit der Region und bedingt insbesondere auch eine gute Koordination mit den Nachbargemeinden.

Mit dem Agglomerationsprogramm 2 der Regionalplanungsgruppe espaceSolothurn haben wir als wichtigste realisierte Massnahmen die neue Bahnhaltestelle auf der SBB Jurasüdfusslinie, Solothurn Allmend, und die Velostation am Hauptbahnhof Solothurn umgesetzt. Mit dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation werden zusätzliche Massnahmen ausgeführt, wie z.B. die bessere Anbindung des Hauptbahnhofs Süd an den Langsamverkehr, eine neue Pfortneranlage Solothurn/Langendorf und die Velo-Schnellverbindung Solothurn-Grenchen.

Als Energie- und 2000-Watt-Stadt ist unser Ziel die Umlagerung und der kombinierte Verkehr. Die Stadt Solothurn ist in der Trägerschaft von so!mobil und arbeitet zur Umsetzung von Massnahmen eng mit so!mobil zusammen. In Solothurn wird der Verkehr auf die vorhandene Infrastruktur ausgerichtet, d.h., angebotsorientiert bereitgestellt. Umso wichtiger ist es deshalb, das Angebot zielgerichtet und nachhaltig auszugestalten. Dabei setzt Solothurn einerseits auf die urbane Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und andererseits gilt für uns das Leitprinzip, Fuss und Velo-Wege haben direkte Wegverbindungen und die kürzesten Wegstrecken.

Als „Stadt der kurzen Wege“ und Gastgeberstadt des 5. Mobilitätstages vom 23. November 2016 freuen wir uns auf einen regen Erfahrungsaustausch mit Ihnen und sind gespannt auf die Inputs der Mobilitätsfachleute.



so!mobil

Mobilitätsmanagement im Kanton Solothurn

Doris Häfliger, Gemeinde Zuchwil & Jeanine Riesen, *so!mobil*

Die Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsrouten des Kantonsstrassennetzes und auf den Nationalstrassen ist stetig steigend und erreicht an den stärkst befahrenen Strassen während den Hauptverkehrszeiten die Kapazitätsgrenze. Verkehrsstaus sind die Folge, gleichzeitig kann die Verkehrsinfrastruktur jedoch nicht immer weiter ausgebaut werden. Es gilt also dort wo möglich das Verkehrsaufkommen zu vermeiden, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr) zu verlagern und den Strassenraum verträglich zu gestalten.

Mit dem 2008 gestarteten Programm *so!mobil* haben sich der Kanton Solothurn und die Energiestädte des Kantons (Grenchen, Solothurn, Oensingen, Olten und Zuchwil) zum Ziel gesetzt, mit einer Vielzahl von Angeboten und Instrumenten auf die Mobilität im Kanton Solothurn Einfluss zu nehmen um diese möglichst effizient und nachhaltig zu gestalten. Durch die Leitung und Koordination des Programms durch eine Geschäftsstelle können die Aktivitäten gebündelt, viele Synergien genutzt und damit das Mobilitätsmanagement effizient realisiert werden. Für die Umsetzung arbeitet die Geschäftsstelle *so!mobil* mit einer Vielzahl von Partnern zusammen (*so!mobil* Begleitgruppe). Das Programm ist folgendermassen aufgebaut:

Programmleitung – Ziel: Die Träger arbeiten im Bereich Mobilitätsmanagement zusammen und nutzen, wo möglich, Synergien. Massnahmen: u.a. Netzwerkpfege, Organisation von Trägerschaftssitzungen und Erfahrungsaustausch mit der Begleitgruppe.

Kommunikation – Ziel: Entscheidungsträger und relevanten Mobilitätsakteure kennen *so!mobil* und haben ein positives Bild von Mobilitätsmanagement. Zielgruppen (Unternehmen, Schulen, Bevölkerung, Gemeinden) sind über die Angebote und Aktivitäten von *so!mobil* informiert. Massnahmen: u.a. Einsitz in Ausschüssen, Betreuung Website, Versand Newsletter, Medienarbeit und Promotion.

Unternehmen – Die betriebliche Mobilität weist beachtliche Verkehrsanteile auf: Für Wege zur und während der Arbeit oder Ausbildung werden knapp ein Drittel der Distanzen zurückgelegt und etwa ein Fünftel der Unterwegszeit aufgewendet. Ziel: Unternehmen sind über die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements informiert und setzen diese um. Massnahmen: 'Programm MMU', Versand Broschüre, Kontakt mit Unternehmen, kostenlose Inputberatung, vergünstigte Analyse der betrieblichen Mobilität, Anlaufstelle und Koordination.



Schulen – Cleveres Mobilitätsverhalten will von Klein auf gelernt sein. Ziel: Schulleitungen und Lehrpersonen sind über die Bedeutung der Mobilitätsbildung informiert. *so!mobil* ist als Anlaufstelle für Mobilitätsprobleme im schulischen Kontext (z.B. Elterntaxis) bekannt und anerkannt. Massnahmen: Clever Mobil – kostenloser Mobilitätsunterricht, Schulwegberatung, Promotion von Aktionen wie 'Walk to School' und 'Bike to School', Verteilung Flyer 'Elterntaxi', Merkblatt 'sportlich zum Schulsporttag'.

Bevölkerung – Die alltägliche individuelle Mobilität wird oft von Gewohnheiten dominiert, viele Angebote sind nicht bekannt. Ziel: Die Gesamtbevölkerung ist über Bedeutung und Wichtigkeit des Themas nachhaltige Mobilität informiert, kennt diverse Angebote und nutzt diese. Massnahmen: Neuzugerset mit Gutscheinen, Mobilitätstage, Kurse Mobil sein und bleiben, Velofahrkurs für Migrantinnen, Promotion 'Bike4Car'.

Gemeinden – In ihrer Rolle als Vorbild und Gestalterin von Rahmenbedingungen spielt die Behörde eine wichtige Rolle im Mobilitätsmanagement. Ziel: Die (Träger-)Gemeinden sind über Angebote und Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements informiert und nutzen diese. Sie nehmen ihre Rolle als Promotoren von Mobilitätsmanagement in ihrem Einflussgebiet wahr. Massnahmen: Umfrage zu Arbeitswegen der Mitarbeitenden, Mobilitätsbuchhaltung, Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen, Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement an Veranstaltungen, Velohauslieferdienst.

Mehr Informationen unter: www.so-mobil.ch



Catch a Car, die individuelle urbane Mobilität

Adamo Bonorva, Mobility Carsharing Schweiz

Catch a Car betreibt das erste und einzige stationsungebundene Carsharing-Angebot der Schweiz. Unsere Members orten die Catch-Cars per Smartphone oder via Website und fahren ohne vorgängige Reservation von A nach B. Die Catch-Cars dürfen innerhalb der Catch-Car-Zone kostenlos auf all jenen öffentlichen Parkplätzen parkiert werden, für welche die Anwohnerparkkarte gilt. Bezahlt wird pro Fahrminute. Falls erwünscht, bleibt der Catch-Car während eines Zwischenstopps zum Parktarif reserviert.

Catch a Car ist eine moderne, urbane Mobilitätsform, die einem wachsenden Bedürfnis der – insbesondere jungen – Bevölkerung entspricht. Da immer mehr Menschen auf ein eigenes Fahrzeug verzichten und Dienstleistungen spontan nutzen, verfügt Catch a Car über alle Facetten eines zukunftssträchtigen Mobilitätskonzepts. Catch a Car wurde von der Mobility Genossenschaft und ihren Partnern Allianz Suisse, AMAG, EnergieSchweiz und SBB am 25. August 2014 lanciert. Während zwei Jahren wurde Catch a Car erfolgreich in Basel getestet und bereits auf umliegende Gemeinden sowie den EuroAirport ausgeweitet. Am 5. November 2016 hat Catch a Car ein stationsunabhängiges Carsharing-Angebot in Genf gestartet. 100 Autos der Marke „VW eco-move up!“ – angetrieben von CO₂-neutralem Erdgas – stehen im gesamten Stadtgebiet Genf sowie in Carouge, Lancy, Vernier und Chêne-Bougeries zur Abfahrt bereit. In Zukunft wird das Angebot auch in anderen Schweizer Städten ausgerollt.

Die Catch a Car AG mit Sitz in Luzern ist eine Tochtergesellschaft der Mobility Genossenschaft. Neben dem Lead-Investor – der Mobility Genossenschaft – sind die Investoren Allianz und AMAG an der Catch a Car AG beteiligt. Während sich die Allianz als Versicherungspartnerin und die AMAG als Fahrzeuglieferantin und Supporterin für Service, Reifen und Reparaturen einbringt, zählen die SBB sowie EnergieSchweiz zu unseren strategischen Partnern, welche uns in der Kommunikation und der Vermarktung unterstützen.

Catch a Car soll ein neuer, selbstverständlicher Teil der urbanen, kombinierten Mobilität in Städten werden. Dabei sprechen wir vor allem unabhängige, junge Menschen an, um ihnen das Konzept Carsharing nahezubringen. Carsharing erlaubt, auch ohne Privatauto uneingeschränkt mobil zu sein. Je weniger Privatautos unterwegs sind, desto positiver sind die Effekte auf Umwelt, Energieverbrauch und Verkehr. Catch a Car wurde zwei Jahre lang von der ETH Zürich begleitet, welche die Effekte auf Verkehr und Umwelt ausgewertet hat. Diese fallen allesamt positiv aus: Da Carsharer ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig ändern, ersetzt ein Catch-Car vier Privatautos. Zudem verringert sich die durchschnittliche Privatfahrzeugnutzung laut einer qualifizierten ETH-Schätzung um jährlich 560'000 Kilometer. Dies entspricht 2'240 Fahrstrecken von Basel nach Genf oder einer Einsparung von 45'000 Litern Treibstoff pro Jahr respektive 104 Tonnen CO₂. Im Gegenzug sind Catch a Car-Nutzer häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als Privatautobesitzer, womit bewiesen ist, dass unser Carsharing-Konzept den ÖV nicht konkurriert, sondern ihn sinnvoll ergänzt.

Das klassische Carsharing-Prinzip, das Mobility seit jeher anbietet, basiert darauf, dass ein Nutzer das Fahrzeug nach der Fahrt wieder an den Abholstandort zurückbringt. Bei Catch a Car hingegen orten Kunden die Catch-Cars per Smartphone oder Website und nutzen sie spontan. Danach fahren sie ganz einfach von A nach B. Geparkt werden die Catch-Cars kostenlos auf öffentlichen Parkplätzen innerhalb einer fest begrenzten Catch-Car-Zone. Bezahlt wird pro Fahrminute. Das erklärt, weshalb Catch a Car eher auf kurze Fahrstrecken zugeschnitten ist, während das klassische Carsharing für Fahrten jeglicher Länge geeignet ist und mit Stunden und Kilometertarifen operiert.



Die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität

Christoph Schreyer, Sektionschef, Bundesamt für Energie

Der Verkehr stellt die Schweiz in verschiedenen Bereichen vor grosse Herausforderungen. Mit 36% verbuchte der Verkehr im Jahr 2015 den grössten Anteil des Energieverbrauchs in der Schweiz (Gesamtenergiestatistik 2016). Gemäss der Analyse des schweizerischen Energieverbrauchs 2000-2014 nach Verwendungszwecken sind der Strassenverkehr für rund 86% (Personenverkehr 70.7%, Güterverkehr 16.0%) und der Schienenverkehr für rund 4.7% verantwortlich.

Auch bezüglich CO₂-Emissionen ist der Verkehr gemäss dem Schweizer Treibhausgasinventar mit 33.0% im Jahr 2014 der grösste Verursacher von Treibhausgasemissionen. Trotz technischer Fortschritte ist der Verkehr zudem eine bedeutende Quelle für Feinstaub und Stickoxide. Gemäss Modellrechnungen ist tagsüber jede fünfte Person in der Schweiz schädlichem oder lästigem Strassenverkehrslärm ausgesetzt. Eng mit dem Ausbau der Verkehrsflächen verbunden sind die Versiegelung von Böden und die Zerschneidung natürlicher Lebensräume.

Neben den Umweltaspekten gibt es auch in den Bereichen Sicherheit und Verkehrsinfrastruktur Handlungsbedarf. Auch wenn die Zahl der Verkehrstoten 2015 gegenüber dem Durchschnitt der vorhergehenden vier Jahre um 16 Prozent sank, starben im vergangenen Jahr immer noch 253 Menschen durch Verkehrsunfälle.

Die Verkehrsinfrastruktur ist in Spitzenzeiten zunehmend überlastet und in den Randzeiten hingegen wenig ausgelastet. Vorgesehene Kapazitätsausbauten verursachen Kosten in Milliardenhöhe. Mit 31% macht die Verkehrsfläche nach Gebäudearealen den zweitgrössten Anteil an den Siedlungsflächen aus. Innerhalb eines Vierteljahrhunderts - zwischen den Erhebungsperioden 1979/1985 und 2004/2009 - hat die Verkehrsfläche in der Schweiz um 15.5 % zugenommen.

Lärm, Unfälle und Luftverschmutzung verursachen jährliche Gesundheitskosten von je rund 1.8 Mia. CHF. Im Langsamverkehr wurden 2012 ausserdem gem. aktuellen Berechnungen des Bundesamts für Raumentwicklung ARE externe Gesundheitsnutzen von 1.4 Mrd. CHF generiert. Personen, die im Alltag regelmässig zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, sind im statistischen Durchschnitt weniger krank und leben länger.

Diverse Bundesämter beschäftigen sich in diesem Zusammenhang intensiv mit der Entwicklung von Lösungen, um die Mobilität nachhaltiger zu gestalten. Seit Januar 2016 hat die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO die Aufgaben des ehemaligen „Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität“ (DZM) übernommen und baut diese nun weiter aus. Die KOMO wird neu unter Federführung des Bundesamts für Energie BFE von den Bundesämtern für Raumentwicklung (ARE), Strasse (ASTRA), Umwelt (BAFU), Gesundheit (BAG) und Verkehr (BAV) betrieben. KOMO fördert die Entwicklung und Umsetzung neuer Ideen für zukunftsweisende Mobilitätsformen und -angebote sowie den Wissenstransfer und die Vernetzung im Mobilitätsbereich.

In der ersten Ausschreibungsrunde der KOMO per 30. April 2016 haben die folgenden vier Projekte einen Zuschlag erhalten:

- Langsamverkehr und Gesundheit – eine intersektorale Zusammenarbeit
- VillageOffice – Arbeite wo du lebst
- Für einen Modell-Regionalbahnhof
- Carvelo2go für Gemeinden

MOBILITÄTS
SALON
DE LA MOBILITÉ



Das DZM hat während seiner zehnjährigen Laufzeit 50 Projekte unterstützt und dafür rund 3.2 Mio. CHF eingesetzt. Viele dieser Projekte laufen noch heute und werden teilweise rege genutzt. Am diesjährigen Mobilitätssalon werden 17 ehemalige DZM-Projekte vorgestellt, um die Vielfalt und die Wirkung aufzuzeigen.

Der nächste Eingabetermin ist der 30. April 2017. Das Schwerpunktthema wird noch bekannt gegeben. Wir freuen uns auf Ihr wirkungsvolles und erfolgsversprechendes Mobilitätsprojekt!

www.energieschweiz.ch/komo

Mobilitätsmanagement in Arealen und Unternehmen: Das Beispiel der Tessiner Gemeinden Bioggio und Manno

Davide Marconi, Planidea S.A.

Der Pendlerverkehr ist eines der wichtigsten Probleme, welches den Kanton Tessin heimsucht und dessen Strassen in den Spitzenstunden lahmlegt. Es handelt sich sowohl um ein Problem für das Mobilitätssystem als auch für die Wirtschaftsattraktivität des Kantons. Ab 1995 haben die im Pendlerverkehr benutzten Fahrzeuge um 80'000 auf 233'000 zugenommen. Ein wichtiger Teil davon wird durch die 62'500 Grenzgänger (bei total 225'000 Arbeitsplätzen) auf den wichtigsten Achsen verursacht.

Das Tessiner Amt für Raumordnung arbeitet seit einigen Jahren an Massnahmen. Im Bereich Förderung Mobilitätsmanagement für Unternehmen wurde 2009 ein Programm lanciert, das Unternehmen in ihren Bestrebungen unterstützt, den betrieblich induzierten Verkehr zu reduzieren. Es ging bisher darum, Informationen zu vermitteln, Mobilitätsverantwortliche in den Unternehmen (Mobility Manager) auszubilden und ein Netz von Mobilitätsberatern zu bilden. Das Engagement gegenüber den Betrieben wurde verstärkt, indem einen durch einen Erlass vom 15. März 2016 verfassten Fonds von zwei Millionen Franken für die konkrete Umsetzung von Massnahmen zur Verfügung gestellt wurde. Neben der Unterstützung von Einzelmassnahmen fördert der Kanton die Zusammenarbeit unter benachbarten Unternehmen mit dem Ziel für Mitarbeitende aus derselben Arbeitsregion gemeinsame und effizientere Lösungen zu realisieren.

Zudem hat am 5. Juni 2016 die Tessiner Bevölkerung der so genannten Verbindungsabgabe (Tassa di collegamento) zugestimmt. Diese trat am 1. August 2016 in Kraft und sieht die Abgabe von Fr. 3.50 pro Arbeitstag und Parkplatz für die Parkplätze der Mitarbeitenden sowie Fr. 1.50 für die Besucher in Betrieben mit mehr als 50 Parkplätzen vor. Die Abgabe wurde im kantonalen Gesetz zum öffentlichen Verkehr verankert und sollte weitere 18 Mio. Franken für die Verstärkung des ÖV-Angebotes bringen.

Das Mobilitätskonzept und die Mobilitätszentrale des Vedeggio

Die schwierige Verkehrslage im Val Vedeggio hat das Amt für Raumordnung in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Bioggio und Manno motiviert, ein gemeinsames Projekt zu lancieren. Es werden Lösungen zu den Verkehrsproblemen entwickelt, insbesondere mit dem Fokus auf den durch den in den zwei Gemeinden angesiedelten Unternehmen verursachten Verkehr.

In den Arbeitszonen von Bioggio und Manno arbeiten über 10'000 Personen, davon 6'000 in mittelgrossen Unternehmen (ab 50 Mitarbeitenden). Am Projekt nehmen ungefähr 20 Betriebe mit einem Potential von 4'000 Angestellten teil. Dazu kommt die Fachhochschule SUPSI mit etwa 1'000 Studierenden. Die ersten Analysen haben erlaubt, die Herkunft der Mitarbeitenden sowie die Arbeitsgewohnheiten der Betriebe festzustellen.

Mit dem Ziel kurz- bis mittelfristige Lösungen vorzustellen, konnten unterschiedlichen Massnahmen in einem Mobilitätskonzept für das ganze Areal zusammengefasst werden. Neben der Massnahmenerarbeitung haben die Projektförderer sofort entschieden, die Bildung einer Mobilitätszentrale als Informations- und Organisationstelle voranzutreiben, die mit der Unterstützung der App MobAlt die Verwaltung der festgelegten Lösungen erlaubt.



Die Umsetzung ist ab Dezember 2016 vorgesehen und sieht folgendes vor:

- Einführung eines Modells einer Parkplatzverordnung für das Areal
- ÖV-Förderung mit Wettbewerben und Incentives der Betrieben, sowie Shuttle-Busse bis zu den Bahnhöfen
- Zwei interbetriebliche Shuttle-Buslinien nach Lugano
- Vier grenzübergreifende Shuttle-Buslinien, zur Ergänzung des oft lückenhaften ÖV-Angebotes
- Anreize und Wettbewerbe für die Förderung von Fahrgemeinschaften und gemeinsamer Plattform (www.mobalt.ch)
- Förderung vom Langsamverkehr durch die Bereitstellung von e-Bikes und geschlossenen Veloabstellboxen an den Bahnhöfen
- Bereitstellung von kommunaler Parkplätze für die Verwaltung von Events der Betriebe sowie Einführung neuer Mobility-Standorte

Ein Referenzmodell

Das Modell der Mobilitätszentrale (www.centralemobilita.ch), das im Tessin 2015 zum ersten Mal mit dem Projekt MobAlt in Mendrisio geprüft wurde, wurde und künftig in weiteren Tessiner Gemeinden angewendet wird. Die Mobilitätszentrale des Tresatales mit sieben Unternehmen mit 1'000 Angestellten wurde in der zweiten Hälfte des Jahres 2016 lanciert. Ab 2017 werden weitere Mobilitätszentralen hinzukommen, z.B. in Lugano Zentrum, Pian Scairolo, Medio Vedeggio und Chiasso.



Solothurn im Kreuz von Verkehrsachsen

Daniel Probst, Direktor der Solothurner Handelskammer

Eine starke Wirtschaft braucht attraktive Rahmenbedingungen, um im internationalen Standortwettbewerb bestehen zu können. Dazu gehören der Zugang zu Fachkräften, ein innovatives Umfeld, Zugang zu internationalen Märkten, wirtschaftsfreundliche Gesetze, moderate Steuern und eine gut ausgebaute Infrastruktur. Im Kreuz von Verkehrsachsen kann der Kanton Solothurn mit einer idealen Erreichbarkeit punkten.

In den letzten Jahren ist der internationale Standortwettbewerb in Folge der fortschreitenden Globalisierung, der Weltwirtschaftskrise und des starken Frankens für Schweizer Standorte noch einmal härter geworden. Die aufholenden Schwellenländer und der anstehende demographische Wandel werden den Kampf um Talente und Unternehmen weiter verschärfen. Um in diesem Wettbewerb mithalten zu können, sind attraktive Standortfaktoren zentral.

Im Zentrum der Zentren

Der Kanton Solothurn liegt im Mittelpunkt der Schweizer Ballungszentren Basel, Bern und Zürich. Durch diese optimale Verkehrslage (Kreuzungspunkt Nord-Süd- und Ost-West-Achsen des Strassen- wie Schienenverkehrs sowie des Flughafens Grenchen als Business Airport) verfügt der Kanton Solothurn über einen attraktiven Standortvorteil. Ein gut funktionierendes Verkehrssystem ist ein essentieller Faktor für den Wirtschaftsstandort Solothurn. Eine ideale Erreichbarkeit nützt aber nicht viel, wenn die Verkehrsachsen zunehmend überlastet sind. Kapazitätsengpässe auf Strassen und Schienen behindern die für Wirtschaft und Gesellschaft wichtige Mobilität von Menschen und Waren.

Zunehmenden Verkehr bewältigen

Um den zunehmenden Verkehr bewältigen zu können, müssen im Kanton Solothurn die Verkehrsschüsselinfrastrukturen weiterentwickelt und die Kapazitäten ausgebaut werden. Dazu gehören der 6-Spurausbau der A1 sowie die Erstellung von zusätzlichen Autobahnanschlüssen, Entlastungsstrassen und Umfahrungen. Einzelne Projekte sind bereits realisiert. Andere befinden sich in der Planung. Oft kann der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit den wachsenden Mobilitätsansprüchen nicht mithalten. In diesem Fall können vielleicht Massnahmen, welche eine Entlastung bringen, die Verkehrssituation entschärfen. Dazu gehören neue Arbeitsformen und Mobilitätskonzepte, welche den Verkehr besser verteilen und damit die problematischen Spitzenzeiten entlasten. So hat sich zum Beispiel die „Work Smart“ Initiative zum Ziel gesetzt, Unternehmen und Institutionen bei der Umsetzung von flexiblen Arbeitsformen, dazu gehören Heimarbeit, verschobene Arbeitszeiten und Telefonkonferenzen, zu unterstützen.

Rahmenbedingungen für Innovationen

Zusätzlich müssen politische Rahmenbedingungen geschaffen und gelebt werden, die Innovationen im Bereich der Mobilität ermöglichen und zum Erfolg bringen können. Und zwar ohne ideologische Scheuklappen, paternalistische Eingriffe des Staates oder Verteuerung der Mobilität. Die Erfolge von Uber und Tesla sind nicht das Ergebnis von verkehrstechnischen staatlichen Regulierungen, Beschränkungen und Verboten. Nirgends sind die Strassen breiter, hat es mehr Parkplätze, weniger Fuss- und Velowege sowie ein schlechteres öffentliches Fernverkehrssystem als in den Vereinigten Staaten. Trotzdem lehren uns die Visionäre aus dem Silicon Valley, wie die Zukunft der Mobilität aussehen könnte. Entwickelt wurde sie mit Herzblut, Unternehmertum und Erfindergeist.



mobitool: Plattform für Mobilitätsinstrumente und aufbereitete Umweltdaten

Fabian Scherer, Projektleiter Nachhaltigkeit, SBB

Es ist das Ziel der mobitool-Trägerschaft mit der mobitool-Plattform einen Beitrag zur Rationalisierung der Umweltdiskussion im Mobilitätsbereich zu leisten. Mobitool wird getragen von EnergieSchweiz, SBB, öbu, Swisscom und dem BAFU. Ausserdem soll das Mobilitätsmanagement im Sinne der Umwelt und die Nutzung von nachhaltigen Mobilitätslösungen gefördert und die Schweizer Ökobilanzgrundlage für Umweltbewertung von Verkehrsmitteln bereitgestellt werden.

Instandhaltung und Erneuerung sind auf den ersten Blick keine „sexy“ Tätigkeiten, trotzdem sind sie für die Energiewende und den Umweltschutz von zentraler Bedeutung. Die mobitool-Trägerschaft hat es sich zur Aufgabe gemacht mit der mobitool-Plattform die „Infrastruktur“ an Werkzeugen für das nachhaltige Mobilitätsmanagement instand zu halten und weiterzuentwickeln.

Die mobitool-Plattform bzw. die Webseite www.mobitool.ch bietet verschiedene Tools an, welche das nachhaltige Mobilitätsmanagement vereinfachen und oder erst ermöglichen. Dazu gehören einerseits die „mobitools“, welche die Trägerschaft selbst entwickelt und frei zur Verfügung stellt und andererseits kommerzielle Partnertools, welche von Mobilitätsspezialisten auf der Webseite präsentiert werden. Zielpublikum der mobitool-Plattform sind Mobilitätsfachleute und Interessierte in Gemeinden, Unternehmen, Behörden und Forschung.

Die von der Trägerschaft erarbeiteten und erneuerten mobitools umfassen:

- **mobicheck** – Das Analysetool zur Abschätzung von Energie, CO₂, Kosten und Zeitbedarf im betrieblichen Verkehr.
- **mobitool-Faktoren** – Die Excel-Datenbank mit aufbereiteten ecoinvent-Umweltdaten und Emissionsfaktoren.
- **Vergleichsrechner** – Das interaktive Vergleichstool zur Umweltbilanz zweier Verkehrsmittel.
- **mobiplan** – Das Managementtool zur Begleitung und Verankerung von Mobilitätsprojekten in Unternehmen.

Das Herzstück der mobitools sind die 2016 erneuerten mobitool-Faktoren. Der Zweck der mobitool-Faktoren ist, Transparenz zu schaffen zur Umweltleistung von verschiedenen Verkehrsmitteln. Das Erstellen von Ökobilanzen ist aufwendig und kostspielig und kann nicht in jedem Projekt eigenständig durchgeführt werden. Dafür bietet mobitool mit seinen Faktoren eine Lösung. Für eine objektive Umweltbeurteilung der Verkehrsmittel ist es notwendig, den ganzen Lebenszyklus von der Herstellung der Fahrzeugrohmaterialien über die Energiebereitstellung bis zum Betrieb des Fahrzeugs zu berücksichtigen. Die Faktorendatenbank wurde um neue Auswertungsmethoden und um viele neue Verkehrsträger erweitert. Prominente Beispiele für Verkehrsmittel deren Ökobilanzen aufgezeigt und verglichen werden können, sind: Bahn versus Auto und Fernbus, Elektroautos im Vergleich mit Benzin und Dieselaautos, etc.

Neu auf der Plattform werden ausgewählte Partnertools vorgestellt. Diese Werkzeuge für das Mobilitätsmanagement, werden entsprechend Ihrer Einsetzbarkeit für Analyse, Konzeption und Massnahmenplanung, Umsetzung und Bilanzierung bzw. Controlling im Mobilitätsmanagement eingeteilt.



Bereits zum Zeitpunkt des Relaunches sind auf der mobitool-Plattform folgende Werkzeuge aufgeschaltet:

- **ECOSPEED Business / Region** von ECOSPEED – Effizientes Carbon-Management für Unternehmen und Regionen.
- **Fleet2°C** von Sustianserv – Das Instrument zur Entwicklung nachhaltiger Flottenstrategien.
- **commuteRANK** von RouteRank – Ein Werkzeug zur Zuteilung und Verwaltung von Parkplätzen, Simulation von Mobilitätsmassnahmen und strategischer Entscheidungen.
- **FairPark®** von Mobilidée – Mit FairPark werden Parkplätze optimal genutzt und können zusätzliche Mobilitätsleistungen verwaltet werden, die das Unternehmen seinen Mitarbeitenden zur Verfügung stellt.
- **Mobility Jackpot** vom Büro für Mobilität – Packendes Online-Gewinnspiel für Betriebe und Sportvereine. Es motiviert und sensibilisiert für eine gesunde und nachhaltige Mobilität.
- **Mobilitätsdurchblick Schweiz** von Mobilservice – Onlinetool für Kantone, Regionen, Städte und Gemeinden, mit dem eine persönliche Mobilitätsberatung der Privathaushalte und Beschäftigten ermöglicht wird.

Die Anzahl der Partnertools auf der Plattform mobitool soll in Zukunft weiter vergrössert werden.

Besuchen Sie die neue Plattform:

.mobitool

www.mobitool.ch



Trends in der Mobilität: Automatisiertes Fahren Auswirkungen auf Infrastruktur und Mobilitätsmanagement

Jörg Beckmann, Mobilitätsakademie

Die technischen und sozialen Innovationen im Verkehrssektor der letzten zehn Jahre – von der Elektrifizierung des automobilen Antriebsstrangs („eMobility“), über den Einzug einer globalen shared economy in den MIV („shared mobility“) bis hin zu einer umfassenden Informatisierung nahezu sämtlicher Verkehrsabläufe („Mobility 4.0“) - lassen bereits heute einen tiefgreifenden Wandel des Gesamtmobilitätssystems in den Industrienationen erkennen. Im Zentrum dieses Transformationsprozesses steht erneut das Motorfahrzeug selber, als Dreh- und Angelpunkt einer modernen Güter- und Personenmobilität.

Dieses Motorfahrzeug, eingesetzt als Personen- oder Gütertransportmittel, verändert sich nun grundlegend und wird zunehmend zu einem gänzlich neuen dekarbonisierten, deprivatisierten und digitalisierten Mobilitätswerkzeug, das sowohl die etablierten Geschäftsmodelle der heutigen Transportbranche als auch die bestehenden ordnungspolitischen Rahmensetzungen im Verkehr tiefgreifend verändert. Allen voran der Einzug von grossen ICT-Unternehmen und Internet-Konzernen, aber auch der von kapitalstarken Start-Ups ausgelöste Veränderungsdruck, stellen den klassischen MIV und ÖV heute gleichermassen vor neue Herausforderungen. Es sind diese Treiber auf dem neuen Mobilitätsmarkt, die mit ihren disruptiven Technologien nicht nur alternative automobile Nutzungsmodelle ermöglichen, sondern das herkömmliche Motorfahrzeug auch gleich gänzlich neu erfinden. War das Auto oder der Lastwagen in der Vergangenheit noch Teil eines stark dezentralisierten gross-technischen Systems, an dessen Nutzer-Interface – dem Volant – noch eine Lenkerin oder ein Lenker sass und in das System durch eine Vielzahl persönlicher Entscheidungen und individueller Handlungen folgenreich eingriff, so erscheint das morgige Motorfahrzeug als ein halb- oder vollautomatischer „Travel-Pod“, der sich „autonom“, d.h. lenker(innen)los, durch den Alltagsverkehr bewegt.

So vergeht heute kaum noch ein Tag, an dem nicht über das fahrerlose Google-Car, den ersten autonom fahrenden Mercedes-LKW auf bundesdeutschen Autobahnen, das „selbststeuernden Swisscom-Auto“ oder das erste „chauffeurlose Postauto“, das 2016 im Wallis versuchsweise unterwegs ist bzw. war, zu lesen ist. Mit diesen Meldungen werden Erwartungen geweckt: Mit dem Google-Car muss niemand mehr im Verkehr sterben, weil niemand mehr selbstlenkend rasen kann; Autos kommen per „App“, angefordert von unseren Kindern, die sie dann auch mit einem „Tipp“ auf dem Head-Up-Display starten; autonome Apple-Autos fahren 23 Stunden, anstatt zu stehen und machen so Platz für mehr Velobahnen in den Städten; fahrerlose LKWs entlasten die verstopften Nationalstrassen und gleichsam auch den Güterverkehr auf der Schiene; nahezu 90 Prozent aller privaten Fahrzeuge können durch autonome Fahrzeuge ersetzt werden und ein autonomes Auto ersetzt Dutzende herkömmlicher Fahrzeuge, so zumindest lauten die Heilsversprechen einer automatisierten Mobilität.

Unbestritten ist, dass jenseits dieser Heilsversprechen das voll automatisierte Auto die bestehende Verkehrswelt einer Neuordnung unterwerfen wird. Bislang weder wissenschaftlich geklärt, politisch gefasst oder unternehmerisch umgesetzt, ist jedoch *welche* der zuvor genannten „evolutionären“ oder „revolutionären“ Veränderungen, *wie* auf das Verkehrssystem in der Schweiz wirken werden.