

Vision Mobilität 2050

Die Auseinandersetzung mit einer Vision Mobilität beschäftigt(e) viele verschiedene Stakeholder. Von besonderer Bedeutung sind dabei internationale Entwicklungen und globale Mega-Trends. Am 29. Juni 2021 organisierte AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT zusammen mit its-ch, dem Bundesamt für Raumentwicklung und dem Bundesamt für Strassen einen interaktiven Anlass zum Thema «Vision Mobilität 2050». Mit rund hundert Fachleuten wurde die Frage thematisiert, wie sich die möglichen Mobilitätsszenarien auf die verschiedenen staatlichen Ebenen (europäisch, national, kantonal, lokal) auswirken.

Der interaktive Forumsanlass «Vision Mobilität 2050» basiert auf den drei vorausgegangenen, gleichnamigen Workshops von AVENIR MOBILITÉ und its-ch, die in den Jahren 2019/2020 stattfanden. Die Idee zur Workshop-Reihe wurde von einem Vorstandsmitglied von AVENIR MOBILITÉ vorgeschlagen, mit dem Ziel bestehende Verkehrspolitik-Strategien der Schweiz sowie verschiedene Studien zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung auch unter Einbezug von globalen Megatrends zu sichten und zu analysieren.

Zahlreiche Experten – ein Ziel

Fredy Müller, Geschäftsführer von **AVENIR MOBILITÉ**, begann mit einem kurzen Rückblick auf den ersten Workshop, dessen Ziel es war, die aktuellen Mega-Trends zu analysieren. Nebst der Demografie und dem Klimawandel wurde die Automatisierung sowie die Digitalisierung als zentrale Einflussfaktoren identifiziert. «Dabei ist unter anderem auch die Frage der Beziehung Mensch und Maschine bzw. der technologische Fortschritt und dessen Akzeptanz entscheidend», sagte Fredy Müller.

Der zweite Workshop thematisierte die Herausforderungen einer zukünftigen Mobilität. **Andreas Kronawitter**, Geschäftsführer von **its-ch**, sagte, dass es verschiedene Ansprüche der Generationen und Lebensumstände geben wird, die nicht unbedingt deckungsgleich sind. Dies brachte Kronawitter zur Frage: «Ist das zukünftige Mobilitätsniveau vereinbar mit weniger Verkehr?» Weitere Herausforderungen sind unter anderem im Bereich der Innovation – Förderung, Regulation, Überblick etc. – oder auch in der Umwelt vor allem im Erreichen mit der Klimaneutralität zu erwarten.



Workshop-Reihe «Vision Mobilität 2050»

Die Diskussionen der beiden Workshops führte zum Schluss, dass eine Gesamtvision der zukünftigen Mobilität notwendig ist. Die ersten Vorüberlegungen machten sich die Teilnehmer des dritten Anlasses anfangs 2020. Andreas Kronawitter erläuterte, dass sich die Diskussion in einem ersten Schritt auf die Inhalte, Akteure, Rahmenbedingungen und das Zeitfenster konzentrierte. Danach richtete sich der Austausch auf eine mögliche Verantwortung und Finanzierung einer Mobilitätsstrategie 2050.

Alain Gut, Direktor Public Affairs bei **IBM Schweiz**, zog ein positives Feedback zu den drei Workshops. Gerade die Pandemie-Situation verdeutliche die Notwendigkeit, sich «gemeinsam an den Tisch zu setzen» wie auch jene einer branchenübergreifenden, langfristigen Mobilitätsstrategie, an der sich alle Akteure beteiligen sollten. In seinen Worten muss die Zukunft agil und flexibel angegangen werden, oder eben «mobil, physisch und psychisch».

Gedankenspiel Homeoffice

Im zweiten Teil der Veranstaltung gab es Stellungnahmen zum Ergebnisbericht der Workshop-Reihe aus den Perspektiven Behörden, Think-Tank, Automobilbranche, Start-Up sowie Wissenschaft.

Nicole Mathys, Sektionschefin Grundlagen beim **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)**, begann ihre Stellungnahme mit einer Aufforderung: «Wir sollten aktiver werden und beginnen, uns konkret mit den bestehenden Projekten auseinanderzusetzen». Sie würdigte die ausführliche Zusammenstellung und das **Vorwissen** der Workshopteilnehmenden, aber relativierte, dass dieses **Wissen nicht unbedingt neu** sei. Zudem hätte sie sich den **stärkeren Einbezug von etablierten Unternehmen** sowie verschiedener **Bevölkerungsgruppen** gewünscht. Alles in allem sieht Nicole Mathys den Ergebnisbericht von AVENIR MOBILITÉ als **Komplementärprodukt** zu den bundessämtlichen Publikationen des ARE, die im Herbst 2021 erscheinen werden: «Wirtschaftliche Auswirkungen der Digitalisierung in der Mobilität» und «Verkehrsperspektiven 2050».



Dr. Nicole Mathys, Sektionschefin Grundlagen, ARE

Bei den Resultaten legte Mathys einen Fokus auf die interagierenden Bereiche **Demographie, Nutzerkosten pro Kilometer sowie Mobilitätsverhalten**. Als Beispiel ging sie auf die **Stadt-Land-Diskrepanz** in Bezug auf die zurückgelegte, individuelle Tagesdistanz ein. In Zusammenhang mit dem Bevölkerungswachstum ist es wichtig für die Raumplanung, die verschiedenen Aufenthaltsorte der Bevölkerung zu kennen.

Anschliessend führte Mathys ein **Gedankenspiel** durch: Basierend auf aktuellen Zahlen, ist anzunehmen, dass **50 Prozent** der Arbeiten im **Homeoffice erledigt werden können**. Wenn davon nun **40 Prozent effektiv** von zuhause aus gemacht würden, dann ergäbe sich eine **Reduktion der Arbeitswege von rund 20 Prozent**. «Das ist ein sehr grosser Effekt, da diese Mobilität ansonsten zu den Spitzenstunden stattfinden würde», sagte Mathys. Die Frage nach dem **Anstieg des Freizeitverkehrs**

bleibe aber offen. Abschliessend äusserte sie den Wunsch zur Einbringung von Lösungsansätzen, konkreten Instrumenten und deren Implementation.

Wettbewerb der Ideen

Die zweite Stellungnahme erfolgte durch einen Think-Tank. Für **Basil Ammann**, Senior Researcher bei **Avenir Suisse**, sind Zukunftsüberlegungen zwingend nötig, auch wenn sie methodisch schwierig umsetzbar sind. Die Zukunft wird gerade durch äussere, schwer vorherzusehende Entwicklungen wie beispielsweise die Corona-Pandemie ständig beeinflusst und verändert.

Basil Ammann identifizierte eine **aktuell laufende Mobilitätsrevolution**, die auf den Pfeilern der Mega-Trends wie **Vernetzung, Automatisierung und Dekarbonisierung** beruht. «Die Schweiz sollte den Anspruch haben, weltweit eines der besten und effizientesten Mobilitätssysteme zu besitzen», betonte er. Dafür sind neue Sichtweisen und zum Teil Anpassungen der Rahmenbedingungen (z.B. im Bereich der Mobilitätsdaten) notwendig. Ausserdem braucht es einen **fortlaufenden Wettbewerb** und eine **Orientierung an liberalen Grundsätzen** und Maximen wie Offenheit und Flexibilität.



Basil Ammann, Senior Researcher, Avenir Suisse

Zudem sollte eine **Kostenwahrheit nach dem Verursacherprinzip** angestrebt wie auch das Subsidiaritätsprinzip eingehalten werden, um Raum für lokal-spezifische Lösungen zu schaffen.

Basil Ammann summierte seine Stellungnahme mit der **Notwendigkeit «eines Wettbewerbs der Ideen»** und forderte **Dimensionen-übergreifende Strategien**, allenfalls **neue Rahmenbedingungen** durch den Staat sowie die **Orientierung an liberalen Grundsätzen** bei der Planung und Umsetzung der Mobilität der Zukunft.

Effektive Kosten als einzige Lenkungsgrösse

Andreas Burgener, Direktor von **auto-schweiz**, äusserte einleitend in seiner Stellungnahme, dass auto-schweiz zwar nicht in den Workshops zur Erarbeitung der Vision Mobilität 2050 vertreten war, aber sich als wichtiger Stakeholder im Sinne des Ergebnisberichts verstehe. Denn: «**80% des Personenverkehrs** in der Schweiz wird durch den **motorisierten Individualverkehr** abgewickelt.» Gleichzeitig stellte Burgener fest, dass die Verkehrsleistungen zunehmen und die Nachfrage das Angebot übersteigt. Vor diesem Hintergrund stimmte er dem Ergebnisbericht «Vision Mobilität 2050» zu, dass **Mobilität** ein Markt ist, der **marktwirtschaftlichen Gesetzmässigkeiten** unterliegen soll. Es braucht daher seiner Meinung nach **keine Lenkungsgrössen ausser den effektiven Kosten**.



Andreas Burgener, Direktor,
auto-schweiz

Das Ziel der Mobilität muss es sein, **sicher, sauber und effizient und unter freier Auswahl der Verkehrsmittel** vom Ausgangspunkt zum Zielort zu kommen. Dafür braucht es nebst **neuen Infrastrukturen** wie Strom- und Datennetze oder Anlagen zur Produktion von erneuerbarem Strom auch entsprechende Infrastrukturen im Boden und in der Luft.

Andererseits forderte Andreas Burgener, die **Durchflussgeschwindigkeit auf bestehenden Infrastrukturen** müsse erhöht werden. Ausserdem muss die Diskussion über die Erhöhung der Verkehrskapazitäten ohne ideologische Scheuklappen geführt und das Thema Mobilität breit gefasst werden. Abschliessend bemerkte Burgener, es zeuge tatsächlich von Pioniergeist, wenn im Ergebnisbericht steht: **Zuerst probieren, und dann regulieren.**

Daten als Lösungsgrundlage

Die Perspektive eines **Start-Ups** aus der Mobilitätsbranche wurde durch **Luciano Franceschina**, Co-Founder und COO der **Teralytics AG**, vertreten. Franceschina betonte einleitend, die Mobilität ändere sich immer schneller. Die Nutzerinnen und Nutzer haben zunehmend **mehr Optionen für ihre tägliche Mobilität**, was zu erhöhter Entscheidungsfreiheit führt.

Gleichzeitig steigen die **Ansprüche an die Qualität des Angebots**: Das Angebot soll sich an den Bedarf anpassen und nicht umgekehrt. Dies spielt eine wichtige Rolle für die Optimierung des Angebots, aber auch zur **Steuerung der Nachfrage**. Letzteres wird aber immer schwieriger, denn zusätzliche Dynamiken wie die Covid-Pandemie oder der Trend zum Homeoffice sorgen für Unsicherheiten. Franceschina fragte daher: «Entsprechen klassische Verkehrsmodelle den heutigen Anforderungen?»



Luciano Franceschina, Co-Founder & COO, Te-
ralytics AG

Das Start-Up **Teralytics** analysiert **anonymisierte Mobilfunkdaten**, um **Analysen zu Bewegungsströmen** anzufertigen. Teralytics produziert dazu hauptsächlich Quelle-Ziel-Matrizen und Frequenz-Analysen. Luciano Franceschina erklärte, Mobilfunkdaten seien eigentlich nichts anderes als **Sensoren für die Mobilität**. Ihr Vorteil sei, dass sie eine sehr grosse Stichprobe (rund 30% der Bevölkerung) bieten und nahezu in Echtzeit Rückschlüsse auf Bewegungsströme zulassen. Mit diesen Daten hat Teralytics beispielsweise für deutsche Städte Analysen des Nachverkehrsverhalten erstellt. Mobilitätsdaten können aber auch zur Analyse von Langdistanzverhalten verwendet werden. «**Daten** sind leider auch **keine Kristallkugel**», betonte Franceschina abschliessend. Auch er wisse nicht, wie sich die Leute im Jahr 2050 bewegen werden. Mithilfe

von Daten könnten wir aber herausfinden, **wie sich die Leute heute bewegen** und kontinuierlich ihr Verkehrsverhalten erfassen, was bereits ein wesentlicher Fortschritt wäre.

Schweiz als Metropolitan-Region

Matthias Finger, em. Professor bei der École polytechnique fédérale de Lausanne (epfl), gratulierte einleitend der Expertengruppe zu ihrer geleisteten Arbeit. Die relevanten Trends und Treiber der Mobilität der Zukunft ebenso wie die Herausforderungen wurden seiner Ansicht nach sauber definiert und bestimmt. Er wies jedoch darauf hin, dass im Bereich der **Dekarbonisierung** nicht hinterfragt wurde, **woher die Elektrizität für die zukünftige Mobilität** kommen soll. Prof. Finger lobte die **visionären Elemente** im Workshop-Fazitbericht wie die **CO₂-Neutralität bis 2050**, die **Internalisierung von Externalitäten** und, insbesondere, die **Digitalisierung durch Mobilitätsplattformen**. Gleichzeitig wünscht er sich für die heute Veranstaltung am Schluss eine grundsätzliche **Mobilitätsvision**.



Em. Prof. Matthias Finger, epfl

Dies führte Finger zu seiner zweiten Anmerkung: «Diese Vision kann nicht nur eine Vision für die Mobilität sein». Schlussendlich ist **Mobilität ein Mittel für eine Vision**, wie die **Schweiz als Wirtschaftsstandort** in Zukunft existieren kann. Matthias Finger präsentierte hierzu drei mögliche Szenarien:

1. Die **Schweiz als Metropolitan-Region** mit einem landesweiten Nahverkehrssystem.
2. Die **Herausbildung von Wirtschaftsregionen** (Arc Lémanique, Zürich, Bern etc.), um die herum die Mobilität organisiert wird.
3. Und der Gegenentwurf zu einer Metropolitan-Region Schweiz: die **Aufgliederung der Schweiz** in unterschiedliche, zum Teil grenzüberschreitende Regionen, die sich jeweils um Städte herum bilden.

Matthias Finger hält das erste und dritte Szenario für wahrscheinlicher als das zweite. Aber es braucht in allen Szenarien letztlich einen **operativen Systemführer**, der die Regulierungen auch umsetzt. Im Ersten würden sich hierfür die **SBB** oder ein **ausgelagertes und reformiertes ASTRA** anbieten. Im dritten Szenario hingegen gäbe es in jeder der (grenzüberschreitenden) Regionen einen Systemführer in Verbindung mit Mikromobilität. Für Finger ist es entscheidend, dass Mobilität nicht nur geplant wird, sondern diese Planungen mit Unternehmen verbunden werden, die sie umsetzen können. Es braucht also **Private-Public Partnerships**. Der Unterschied Staat-Wirtschaft ist seiner Meinung nach überholt.

Von A wie Akzeptanz bis Z wie Zukunft

In der anschliessenden Panel-Diskussion diskutierten Nicole Mathys, Luciano Franceschina, Basil Ammann, Matthias Finger sowie Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA)

mit Martin Bütikofer, Direktor Verkehrshaus der Schweiz über verschiedene Aspekte der Mobilitätsvision 2050.

Akzeptanz der Bevölkerung

Einleitend wandte sich Moderator Martin Bütikofer an Jürg Röthlisberger und fragte, was ihm als grosser Infrastrukturentwickler bei den vorangegangenen Stellungnahmen aufgefallen war. **Jürg Röthlisberger** erwiderte, dass der **Langsamverkehr ein weiterer Mega-Trend** sei und im Jahr 2020 Rekordzahlen an Velos und E-Bikes verkauft wurden. Doch: «Das Selbstverständnis stimmt nicht mehr.» Es gilt der Anspruch, dass jeder allzeit mobil sein kann und das in einer sicheren, effizienten und günstigen Weise. Mit dem Bevölkerungswachstum nimmt aber der Druck auf die bestehende Infrastruktur zu. Seiner Meinung nach braucht es eine **Diskussion über Konventionen** und über die effizientere Nutzung der Infrastruktur.

Die Bevölkerung miteinzubeziehen bei der Erarbeitung und Umsetzung der zukünftigen Mobilität wurde mehrmals angesprochen. Martin Bütikofer fragte in die Runde, ob die **Bevölkerung mit Studien und Kompetenzen überzeugt** werden könne. Für **Nicole Mathys** ist es aufgrund der Kompetenzverteilung eine schwierige Frage, denn ihre Ansprechpartner sind in erster Linie die Kantone und Gemeinden und nicht die Bevölkerung. Später sagte sie, dass die **Akzeptanz neuer Ideen durch Pilotprojekte** gesteigert werden könne. **Jürg Röthlisberger** äusserte, dass es bei gewissen Themen wie beispielsweise beim CO₂-Gesetz stets mehrere Anläufe brauche, um deren Komplexität für die Bevölkerung aufzuzeigen.



Diskussionsrunde unter der Leitung von Martin Bütikofer, Direktor Verkehrshaus der Schweiz

Gesamtvision der Zukunft Schweiz

Matthias Finger nahm die Idee der **Etablierung eines übergeordneten Mobilitätsamts** erneut auf und sagte, dass eine stärkere Zusammenarbeit zwischen den Bundesämtern ASTRA, ARE und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) sinnvoll wäre, um der **neuen Mobilitätsrealität gerecht zu werden**. Das ASTRA sei offen gegenüber dem Vorschlag, erwiderte **Jürg Röthlisberger**, gab aber zu bedenken: «Macht man dabei aus drei Monstern nicht noch ein grösseres?» Die **Effizienz** eines solchen Zusammenschlusses ist **fraglich**. Es gab aber bereits einen Antrag eines solchen Zusammenschlusses an den Bundesrat, der aufgrund von ungeklärten Governance-Fragen scheiterte. Es brauche wohl auch hier mehrere Anläufe, schlussfolgerte Röthlisberger.

Die **Mobilität** sei ein **zentraler Treiber der Gesellschaft**, wiederholte Matthias Finger, stelle aber in seiner Wahrnehmung bloss ein Teil einer **Gesamtvision der zukünftigen Schweiz dar**. Martin Bütikofer bat deshalb den Vertreter von Avenir Suisse um eine Einschätzung. **Basil Ammann** meinte, dass eine Trennung der Bereiche sehr schwierig sei. Wenn man ein Mobilitätsamt wolle, stelle sich unweigerlich die Frage, wo man das abgrenzt, denn Mobilität greift in sehr viele Bereiche – Wirtschaft, Gesellschaft, etc. – ein. Die **Schweiz** sei aber **international sehr gut aufgestellt**, dies aufgrund der ausgezeichneten Infrastruktur und des guten Mobilitätssystems.

Die Schweiz ist stolz auf ihren **gutdurchdachten Taktfahrplan**, ob dies gerechtfertigt ist, zweifelt ein Teilnehmer an. Wenn er heute unterwegs sein will, ist er **auf das Handy angewiesen**, da wegen der vielen Störungen auf den normalen Fahrplan kein Verlass mehr ist. Im Gegensatz dazu herrscht in **Singapur und Japan** beinahe eine **Null-Fehler-Kultur**.

Nutzung der Mobilitätsdaten

Martin Bütikofer lenkt anschliessend das Gespräch zum **Datenmanagement** und stellte **Luciano Franceschina** die Frage, ob die Schweiz in diesem Bereich ein Problem hat. Dies verneinte Franceschina, man müsse aber unterscheiden zwischen öffentlichem und privatem Bereich. Die Arbeit mit Letzterem geht schneller, aber die **Verantwortung der Mobilität** liegt häufig im **öffentlichen Bereich**. Da stellt sich die Frage, ob **dynamischere und innovativere Plattformen** geschaffen werden können. Der **Datenschutz** ist hierbei ein **wichtiges Thema** und ein zu strenger Schutz kann eine Hemmschwelle sein für Innovation. Solche Bedenken verlangsamen den Digitalisierungsprozess, sorgen aber auch dafür, dass dieser solider erfolgt.



Der Aussage, dass es eine Mobilitätsplattform mit allen Verkehrsträgern braucht, stimmte **Hans Werder**, Präsident von AVENIR MOBILITÉ, zu: «Das bewirkt eine unglaubliche Komfort- und Effizienzsteigerung». Was ihn **besorgt** ist **das Tempo der Schweiz** in diesem Bereich. Eines Tages werde Google oder ein chinesisches Unternehmen eine solche Plattform in der Schweiz anbieten und die Daten würden ins Ausland gehen, gab Werder zu bedenken. Dem widerspricht **Jürg Röthlisberger**, denn das ASTRA verwende seit Jahren Daten zur Mobilitätsauswertung und arbeite mit der Swisscom zusammen. Das **Problem** bei den Datenplattformen ist die **Aufgabenaufteilung zwischen Staat und Privaten**. **Matthias Finger** ergänzte, dass die Schweiz mit dem **Projekt «Nationale Dateninfrastruktur»** (NaDIM) weltweit eine gute Position einnehme. Anders sieht es bei den Datenplattformen aus, die dann die Leistung gegenüber den Kunden erbringen.



Fragen aus dem Publikum

Reizbegriff Mobility-Pricing

Anschliessend glitt die Diskussion in Richtung der Finanzierungsfragen. Die Einführung des Mobility-Pricing findet **Basil Ammann** zentral **für ein effizientes und nachhaltiges Verkehrssystem**. **Jürg Röthlisberger** sagte, dass der folgende Aspekt gerne ausgeblendet werde: «Mobility-Pricing – ein Reizbegriff – steckt bei den europäischen Kollegen in den Schubladen, nur die Schweiz hat es herausgeholt.»

Martin Bütikofer fragte bei den **österreichischen Gästen** nach, wie es bei ihnen mit dem Mobility-Pricing aussieht. Es gebe eine Autobahn-Maut für die PKWs und aktuell liefen Gespräche über das **Demand Management** – die Nachfragesteuerung, äusserte **Thomas Reznicek**, Area Manager bei Kapsch TrafficCom AG. Weiter: «Man kann das verbotsbasiert, regelbasiert oder über Preise machen.» **Luciano Franceschina** nahm den Faden auf und sagte, dass in der Schweiz der Tech-Gigant **Google** ein **wichtiger Akteur beim Demand Management** ist, da er die Nachfragesteuerung vieler Schweizer regelt. Hier stellt sich die Frage, ob diese Aufgabe wirklich durch ein ausländisches Unternehmen erfolgen sollte.

Das Denken in Szenarien ist nach **Nicole Mathys** ein wichtiger Aspekt bei den Verkehrskosten. Es werden verschiedene Wenn-Dann-Szenarien erarbeitet, auf deren Grundlage weiter diskutiert werden. **Jürg Röthlisberger** sprach vom Beispiel des Versuchsprojekts Mobility-Pricing im Kanton Zug. Das Ergebnis zeigte, dass die Kosten ein zentraler Faktor ist bei der Entscheidung der Reisezeit: «Sobald das Pricing aufgehoben wurde, entschieden sich die Leute wieder für den früheren Zug.»

Raum & Mobilität 2050

Nach der Pause leitete **Ulrich Seewer**, Vizedirektor vom **Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)**, den zweiten Teil des Anlasses mit dem Thema **«Sachplan Verkehr»** des ARE ein. Der Sachplan entstand aus einer langjährigen Diskussion zwischen Bund, Kantonen, Gemeinden und Privaten. Bei der Diskussion über die Mobilität 2050 geht es um die Frage, «wie wir den **Lebensraum Schweiz gemeinsam nutzen** wollen.» Der Sachplan Verkehr zeigt auf, wie das **schweizerische Gesamtverkehrssystem** langfristig entwickelt und mit der Raumentwicklung abgestimmt werden soll.



Dr. Ulrich Seewer, Vizedirektor, ARE

Die Schweiz wird dafür in **verschiedene Raumtypen** u.a. Agglomerationskern, intermediäre Siedlungsräume oder ländliche Räume unterteilt, die als Grundlage für die **Verbindungsqualität und Konnektivität der Verkehrsmittel und Netzebenen** dienen. Ausgegangen wird von einem Gesamtverkehrssystem, bei dem die verschiedenen Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Die Vernetzung sollte aber nicht wie bereits angesprochen nur durch Apps erfolgen, sondern auch an Orten

(sog. **Hubs**). Es braucht Plätze, wo die Siedlungsentwicklung konzentriert stattfindet und es Möglichkeiten gibt, auf die verschiedenen Verkehrsmittel umzusteigen.

Zentral ist die Effizienz: «Die **Mobilität** muss **mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt** sein.» Das ARE will die **Siedlungsentwicklung nach innen** – eine Verdichtung – unterstützen. Aber der Blick nach aussen ist ebenfalls wichtig, betonte Ulrich Seewer, so muss die **internationale Einbettung** der Schweiz mitgedacht werden. Dazu gehört auch die kleinräumige Einbettung in grenzüberschreitende Siedlungsräume. Schlussendlich sei es aber zentral, so Seewer, dass diese Überlegungen über die Zukunft der Schweiz **dynamisch bleiben** und in **Gesprächen mit allen Stakeholdern und Partnern** weiterentwickelt werden.

Nach dem Inputreferat von Ulrich Seewer verteilten sich die rund hundert Teilnehmerinnen und Teilnehmer auf **vier verschiedene Workshops**:

Lokale Mobilitätsvisionen	Kantonale Mobilitätsvisionen	Nationale Mobilitätsvision	Europäische Mobilitätsvision
<p><u>Leiter:</u> Paul Schneeberger, <i>Leiter Verkehrspolitik, Städteverband Schweiz</i></p> <p><u>Berichterstatter:</u> Roman Cueni, <i>Verwaltungsleiter Aesch BL, ehem. Leiter Mobilitätslösungen & Mitglied Geschäftsleitung PostAuto AG</i></p>	<p><u>Leitende:</u> Jörg Jermann, <i>Leiter Neue Mobilität, Rapp Trans AG</i> Stephanie von Samson, <i>Leiterin Amt für Mobilität, Kanton Nidwalden</i></p> <p><u>Berichterstatterin:</u> Rita Nenniger, <i>Verantwortliche Innovation, PostAuto AG</i></p>	<p><u>Leiterin:</u> Lena Poschet, <i>Sektionschefin Bundesplanungen, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)</i></p> <p><u>Berichterstatter:</u> Erwin Wieland, <i>Vizedirektor, Bundesamt für Strassen (ASTRA)</i></p>	<p><u>Leiter:</u> Matthias Finger, <i>em. Professor epfl</i></p> <p><u>Berichterstatter:</u> Andreas Kronawitter, <i>Geschäftsführer, its-ch</i></p>

Vom Kleinen ins Grosse – lokale Mobilitätsvisionen

Der Workshop zu den lokalen Mobilitätsvisionen unter der Leitung von **Paul Schneeberger**, Leiter Verkehrspolitik beim **Städteverband Schweiz**, wurde mit drei Bildern & Ansätzen eingeleitet. Er stellte Fragen zu deren Vorteilen, Defiziten und wie sie einzuschätzen sind. Anschliessend diskutierten die Teilnehmenden über die räumlichen Massstabsebenen, die es zu berücksichtigen gilt auf der lokalen Ebene. Es sei wichtig, dass nicht nur die Städte angeschaut werden, sondern auch der ländliche Raum, rekapitulierte **Roman Cueni**, Verwaltungsleiter **Aesch BL** und ehem. Leiter Mobilitätslösungen & Mitglied Geschäftsleitung PostAuto AG, die zentralen Punkte des lokalen Workshops bei der Berichterstattung im Plenum. Die Überlegungen sollten **im Kleinen beginnen und nach aussen gehen**, also nicht gleich aus europäischer Ebene ansetzen.

Ausserdem gilt es die verschiedenen **Stimmen der Bevölkerung zu berücksichtigen**, wobei vor allem auf die **junge Generation** geschaut werden sollte. Die Bedürfnisse sollten immer wieder abgefragt

werden und die Entwicklung dementsprechend angepasst werden. «Es braucht Flexibilität und stetiges Anpassen», führte Cueni weiter aus. Ein weiterer wichtiger Punkt ist das **Zusammenbringen der verschiedenen Nutzungsräume** wie Wohnen, Arbeiten oder Freizeit. Damit kann die Mobilität reduziert werden.

Des Weiteren wurde im Workshop darüber gesprochen auf welche **Ziele** sich die lokalen Mobilitätsvisionen ausrichten sollen:

- **Raumnutzung und Mensch** harmonisieren
- **Flächeneffizienz der Verkehrsmittel** steigern
- **Klimaneutralität** erreichen
- **Übergeordnete Ziele** hervorheben, Schwerpunkte setzen
- **«Stück Land in der Stadt»**: Mehr Grünflächen in die Stadt schaffen
- **Keine Polarisierung**: Vermeiden polarisierender Diskussionen, Schaffung positiver Anreize

Um diese Ziele zu erreichen, ist vor allem die **Technologie** das **Mittel zum Zweck** – vor allem bei der jungen Generation. Die Entwicklung soll «in kleinen Schritten in Richtung grosser Vision» erfolgen. Aber auch die **Infrastrukturen** für Angebote sollen **gefördert** werden und nicht zu vergessen sind der Fussverkehr und die Sicherheit – zwei wichtige Themen der zukünftigen Mobilitätsvision.



Workshop 1 zu den lokalen Mobilitätsvisionen



Von Heterogenität zu Kooperation - kantonale Mobilitätsvisionen

Die Teilnehmer des Workshops zum Thema der kantonalen Mobilitätsvisionen erhielten einen spannenden Überblick der kantonalen Visionen von **Jörg Jermann**, Leiter Neue Mobilität bei **Rapp Trans AG**, und einen Einblick in das Gesamtverkehrskonzept des Kantons Nidwalden durch **Stephanie von Samson**, Leiterin Amt für Mobilität beim **Kanton Nidwalden**. Der Überblick der kantonalen Mobilitätsvisionen zeigte auf, dass es eine **starke Heterogenität** gibt; einige Kantone orientieren sich am Richtplan, andere wieder nicht. Ausserdem ist die **Verantwortung der Mobilität** in den Kantonen **bei unterschiedlichen Ämtern** angebracht, beispielsweise beim Tiefbauamt oder beim Amt für Volkswirtschaft. Herauszufinden, ob und wie die Kantone in diesem Bereich zusammenarbeiten, ist schwierig, stellten die beiden Workshopleiter fest.

Die Diskussion drehte sich hauptsächlich um die Frage, ob es sinnvoll ist, auf der kantonalen Ebene solche Konzepte zu erstellen. Rita Nenniger, Verantwortliche Innovation bei PostAuto AG, fasste die Antwort auf diese Frage bei der Berichterstattung zusammen: **«Ja, aber...»**. Es gibt einige Herausforderungen, die es zu überwinden gilt:

- **Operative Perspektive:** Die kantonalen Konzepte sind spezifisch auf Ereignisse gerichtet und thematisieren weniger Gesamtvisionen. Aktuelle Probleme und deren Lösungen stehen im Fokus.
- **Vorgaben:** Die Kantone unterstehen gewissen Vorgaben des Bundes.

Die Erarbeitung kantonalen Mobilitätsvisionen bietet den Kantonen auch **viele Chancen**, die ergriffen werden sollten. Dafür brauche es aber **mehr Transparenz**, damit die **Abstimmung über die Kantons-grenzen** hinweg gemacht werden können.



Workshop 2 zu den kantonalen Mobilitätsvisionen

Zu hohe Flugebene – nationale Mobilitätsvision

Der Workshop zur nationalen Mobilitätsvision wurde von **Lena Poschet**, Sektionschefin Bundesplanungen beim **ARE**, geleitet. In der Einleitung erklärte Poschet, dass es drei Ebenen gibt: die Gesamtverkehrskoordination mit den Plänen zu den Infrastrukturen und Verkehrsmitteln etc.; die Mobilitätsangebote der Transportunternehmen sowie die Verkehrsteilnehmenden und deren Nutzungsverhalten. Als Instrumente definiert sie die Finanzierung, Regulierung und Lenkung. Die Frage ist, in welchem Bereich diskutiert und angesetzt wird.

Die Frage, ob der **Ansatz einer nationalen Vision** richtig ist und umsetzbar, **brachte unterschiedliche Meinungen** zu Tage. Der gemeinsame Nenner lag beim Gestaltungswillen; es müsse und man wolle die zukünftige Mobilität gestalten. Ausserdem waren sich die Workshop-Teilnehmenden mehrheitlich einig, dass der **Bund** eine **Vorreiterrolle** innehaben sollte, rekapitulierte **Erwin Wieland**, Vizedirektor des ASTRA, in der Berichterstattungsrunde. Es gab Einwände, dass dies **nicht Sache der Behörde**, sondern der Politik ist, sprich der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) oder der Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV). Dennoch **brauchen die Kantone und Gemeinde** gewisse **Vorgaben**, damit sie sich orientieren können. Als ein Beispiel

wurde die Abgrenzung von MIV und öV genannt, bei der eine klare Grenze definiert werden muss, da sich diese beiden Mobilitätsformen zukünftig zunehmend vermischen werden.

Der **Sachplan Verkehr** biete eine **gute Grundlage**, sagte Wieland, im Workshop wurde aber angemerkt, dass es für die Bürger zu komplex sei: «Es ist auf einer **zu hohen Flugebene.**» Damit ist es schwer den Bürgern zu erklären, wieso gewisse Regulierungen, Massnahmen etc. eingeführt bzw. durchgeführt werden. Es **braucht eine verständliche Mobilitätsvision**, in den momentanen Dokumenten «geht die Bodenhaftung zur realen Welt verloren.» Alles in Allem ist aber ein schrittweises Vorgehen ein guter Ansatz.



Workshop 3 zur nationalen Mobilitätsvision

Nischen der Schweiz - europäischen Mobilitätsvision

Der Workshop von **Matthias Finger** zur europäischen Mobilitätsvision begann mit der Diskussion über die aktuellen Themen wie das gescheiterte Rahmenabkommen, CO2-Gesetz sowie Horizon-Abkommen. Fakt ist, dass die **EU** mit der **Strategie der nachhaltigen und intelligenten Mobilität**, die im Dezember 2020 als Teil des Green Deals veröffentlicht wurde, einen **guten Rahmen gesetzt** hat. Darin sind drei Kernelemente und zwei Rahmenelemente enthalten. Zu den Rahmenelementen zählt das Wettbewerbselement sowie die Digitalisierung. Die **Kernelemente** sind:

- **Dekarbonisierung**
- **Modal Shift**
- **Internalisierung externer Kosten**

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, was die Schweiz mache, resümierte **Andreas Kronawitter**, Geschäftsführer von its-ch, den Ausgangspunkt der Diskussion im vierten Workshop. Es wurden drei Strategien besprochen; man könne entweder **hinterherlaufen**, sich **auf die gleiche Ebene** begeben oder eine **Vorreiterrolle einnehmen**. Letzteres ist ein grössenwahnsinniges Vorhaben; die Schweiz kann nicht in allen Mobilitätsbereichen voraus gehen.

Aber es gibt **Nischen**, in welche die Schweiz einsteigen kann; vor allem in den Metropolitan-Regionen oder im **grenzüberschreitenden Bereich**. Im letzteren Bereich verfügt die Schweiz bereits über gute

Programme. **Herausforderungen** wie die **grenzüberschreitende Digitalisierung** müssen aber noch überwunden werden (z.B. Roaming). Zentral ist, dass sich die Schweiz besser verkaufen sollte: «Wir sind besser als wir denken, wir machen leider nicht so viel draus», äusserte Kronawitter. Ein grosser Vorteil ist das gemeinsame Gespräch unter den verschiedenen politischen Ebenen und Stakeholdern.



Workshop 4 zur europäischen Mobilitätsvision

Nach einem kurzen Austausch mit dem Publikum dankte Martin Bütikofer den Partizipierenden, den Sponsoren sowie dem interessierten Publikum und lud alle Teilnehmenden zum anschliessenden Austausch beim Apéro ein. Die Konferenz hat die **Komplexität der Thematik** erneut deutlich aufgezeigt. Es gibt noch zahlreiche **offene und kontroverse Fragen**, die es zu klären gilt. Es ist zentral, dass die **Mobilitätsvisionen fortlaufend analysiert** und diskutiert werden. Im Fokus sollten dabei nebst den Verkehrsträgern und Anbieter der Mobilitätsdienstleitungen vor allem die Bevölkerung stehen.

Wie geht es weiter

AVENIR MOBILITÉ wird sich weiterhin mit diesem Thema aktiv auseinandersetzen; in enger Zusammenarbeit und Absprache mit den beteiligten Institutionen und weiteren interessierten Akteuren. Dazu werden weitere Anlässe und Foren nötig sein, um für die zukünftige Mobilität der Schweiz gerüstet sein. Wie Fredy Müller, Geschäftsführer von AVENIR MOBILITÉ, bereits im Vorfeld des Anlasses stets betonte hatte, ist die Auseinandersetzung mit der Mobilitätsvision eine Daueraufgabe für alle Beteiligten.



Fredy Müller, Geschäftsführer, AVENIR MOBILITÉ