



Mobilität der Zukunft
Wie sind wir
in Zukunft mobil?

Freitag, 16. August 2013
Bern, BERNEXPO

Berner
Verkehrstag 2013

Inhaltsverzeichnis

Mobilität der Zukunft

**Wie sind wir
in Zukunft mobil?**

Der Kanton Bern plant seine Zukunft

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

Key Note Referat

Die Zukunft der Mobilität

Matthias Horx, Trend- und Zukunftsforscher,
Zukunftsinstitut Wien und Kelkheim

Koreferate

**Entwicklungspfade unserer
Mobilität aus Sicht der Wissenschaft**

Christian Laesser,
SBB Lab, Universität St. Gallen

**Mobilitätszukunft zwischen
Vision und politischer Machbarkeit**

Regula Rytz, Nationalrätin
und Co-Präsidentin Grüne Partei der Schweiz

**Die Mobilitätsgesellschaft gibt es
nicht – Anforderungen an eine
gesellschaftsverträgliche Mobilität**

Marcel Hänggi, Journalist und Buchautor



Der Kanton Bern plant seine Zukunft

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

Mobilität der Zukunft

Wie sind wir in Zukunft mobil?

Freitag, 16. August 2013 | Bern, BERNEXPO

**Berner
Verkehrstag 2013**

Der Kanton Bern plant seine Zukunft

Begrüssungsrede von Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer

Die Grenzen des Wachstums waren Thema des letzten Verkehrstags. Ergebnis war, dass die Zukunft wesentlich vom Verkehrswachstum geprägt sein wird. Und das obwohl sich Grenzen wie zum Beispiel bei den zur Verfügung stehenden fossilen Energieträgern abzeichnen oder Begrenzungen wie beim CO₂-Ausstoss dringend angezeigt sind.

Das Verkehrswachstum ist in der Zwischenzeit weitergegangen, auch im angeblich wachstumsschwachen Kanton Bern. So ist im Verkehrsflussbericht des ASTRA zu lesen, dass die Stautunden wegen Verkehrsüberlastung auf der A1 im letzten Jahr um 484 Stunden zugenommen haben. Am stärksten war die Zunahme zwischen Bern und Kriegstetten mit sage und schreibe 43 Prozent. Auch die meisten ÖV-Unternehmungen im Kanton melden ein grosses Wachstum bei den Passagierzahlen. Beispielsweise Bernmobil hat 2012 zum ersten Mal über 100 Millionen Fahrgäste transportiert. Das Verkehrswachstum ist momentan sicher eine der Entwicklungen, die uns sehr stark beschäftigen.

Am heutigen Verkehrstag wollen wir aber nicht nur das anschauen, was uns unmittelbar und in nächster Zukunft beschäftigt. Es ist für mich von zentraler Bedeutung, die langfristigen Trends im Auge zu haben. Sich nur mit den tagesaktuellen Problemen zu beschäftigen, kann betriebsblind machen und dazu führen, die entscheidenden Veränderungen zu übersehen. Am heutigen Verkehrstag wollen wir uns deshalb die Zeit nehmen im grösseren Zusammenhang einen Blick auf entscheidende, zukunftsbestimmende Entwicklungen zu werfen.

Mit Matthias Horx haben wir dafür den richtigen Experten eingeladen. Matthias Horx ist einer der bekanntesten Zukunftsforscher im deutschsprachigen Raum. Speziell für den Berner Verkehrstag hat er seine Erkenntnisse zu den aktuellen Megatrends auf die Mobilität angewendet. Und ich bin gespannt auf seine Analyse. Ebenso freue ich mich auf die Referate von Christian Laesser, Regula Rytz und Marcel Hänggi und die anschliessende Podiumsdiskussion.

Wenn wir im Internet nach Zukunft und Verkehr suchen, stehen als erstes Entwürfe von mehr oder weniger futuristischen Verkehrsmitteln ins Auge. Es ist zwar hoch spannend zu sehen, woran da alles entwickelt und getüftelt wird. Die technische Weiterentwicklung der Verkehrsmittel ist aber nicht die einzige entscheidende Frage. Wir sollten uns nicht darauf verlassen, dass es die Technik richten wird und alle unsere Verkehrsprobleme löst. Das hat sie bisher nämlich noch nie getan. Zwischen Technik und Gesellschaft bestehen immer Wechselwirkungen. Grosse Veränderungen ergeben sich nicht durch die Technik alleine, sondern erst, wenn die Menschen auch ihr Verhalten ändern.

Es ist deshalb wichtig zu wissen, mit welchen gesellschaftlichen Veränderungen zu rechnen ist. Also wie wir als Menschen in Zukunft mobil sind und was wir aus den sich stellenden verkehrlichen und technischen Möglichkeiten machen. Momentan ist es wohl die Informations- und Kommunikationstechnologie, welche die grössten Verhaltensänderungen bewirkt. Ich bin überzeugt, dass diese auch einen wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung unseres Verkehrssystems leisten wird.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen. Und sie prägt eine Gesellschaft. Die Überwindung der Alpen als Mobilitätshindernis war bereits für unsere Vorfahren eine wichtige Aufgabe und liess unser Land zusammenwachsen. Später hat die leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und die hervorragende internationale Vernetzung die Schweiz zur Erfolgsgeschichte gemacht.

Welches Mobilitätszeitalter steht als nächstes an? Meine Vision ist ein Zeitalter der Lebensqualität. Wo die Menschen Mobilität mit Kontakten, Freude und Bewegung verbinden und nicht mit Stress und Lärm.

Das vertrackte an der Zukunft ist, dass sie oft ganz anders kommt, als man sich das vorgestellt hätte. Bekannt ist beispielsweise die wissenschaftlich fundierte Prognose aus dem 19.



Jahrhundert, dass die Strassen New Yorks spätestens 1910 aufgrund des stetig zunehmenden Pferdewagens unpässbar sein würden. Niemand hatte damals erwartet, dass sich dieses Problem mit der Erfindung des Automobils urplötzlich in Luft auflösen würde.

Die Zukunft voraussehen kann niemand. Dennoch bin ich der Meinung, dass es keine Zeitverschwendung ist, sich mit der Zukunft zu befassen. Einerseits kann uns die Beobachtung der Trends der Gegenwart mindestens eine Ahnung davon geben, was auf uns zukommt. So dass wir dann wenigstens nicht ganz so unvorbereitet sind, wenn plötzlich alles anders kommt.

Und andererseits öffnet das Denken über die Zukunft unseren Geist. Gerade weil die Dinge ja oft anders kommen, als wir uns das vorgestellt haben, lehrt uns das Denken über die Zukunft, flexibel zu bleiben. Es geht ja darum, sich überhaupt vorstellen zu können, dass sich Dinge verändern.

Dazu ein geflügeltes Wort von Mark Twain: "It's not what you don't know that gets you into trouble. It's what you know for sure, that just ain't so." Die schlimmsten Unglücke passieren oft dort, wo man das Gefühl hat, man habe alles absolut im Griff. Eine solche Fehleinschätzung kommt oft daher, dass man eben ursprünglich tatsächlich alles im Griff hatte, nur haben sich leider in Zwischenzeit die Rahmenbedingungen geändert.

Wer sich Gedanken über die Zukunft macht, wird erkennen, dass sich alles im Fluss befindet. Und dass man sich deshalb immer wieder überlegen muss, ob die Marschrichtung noch stimmt. Als Regierungsrätin des Kantons Bern bin ich Steuerfrau auf einem grossen Schiff, das nicht ganz einfach zu steuern ist. Kurskorrekturen brauchen Zeit. Umso wichtiger ist es, dass wir uns gut aufstellen. So, dass wir reagieren können, wenn sich neue Herausforderungen stellen. Um für die Zukunft gewappnet zu sein, ist es für mich von grosser Bedeutung zu investieren und unsere Verkehrsinfrastrukturen auf einem hohen Niveau zu halten.

Wir haben hier in den letzten Jahren wichtige Zeichen gesetzt und bedeutende Infrastrukturbauten für den öffentlichen und privaten Verkehr realisieren können. Besonders erfreulich ist, dass es uns gelungen ist, wichtige Ziele unserer Gesamtmobilitätsstrategie umzusetzen. So lässt es sich zum Beispiel statistisch nachweisen, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr deutlich zugenommen hat und dass der ÖV-Anteil verglichen mit anderen Kantonen besonders gross ist.

Und es soll weiter in diese Richtung gehen! Mit der grossmehrheitlichen Zustimmung zum Investitionsrahmenkredit ÖV hat der Grosse Rat hierfür ein deutliches Zeichen gesetzt. Trotz der schwierigen Finanzlage im Kanton ist somit die nachhaltige Weiterentwicklung des ÖV-Systems des Kantons Bern mit Projekten wie Tram Region Bern oder dem Ausbau des Bahnhofs Bern mindestens für die nächsten Jahre gesichert.

In seiner nächsten Session wird sich der Grosse Rat mit den Investitionen in die Kantonsstrassen befassen. Auch hier werden wir dank dem neuen Investitionsrahmenkredit eine grössere Kontinuität erreichen können. Zentrale Bedeutung kommt bei der Strasse in erster Linie dem Unterhalt und der Sicherheit zu.

Grosse Vorhaben können wir uns nur leisten, wenn bei der Finanzierung der Bund tatkräftig zu Seite steht. Hier bin ich deshalb besonders froh, dass sich die eidgenössischen Räte vor den Sommerferien mit der Verabschiedung von FABI einen wichtigen Entscheid für Finanzierung des öffentlichen Verkehrs gefällt haben. In der Vorlage sind für den Kanton Bern wichtige Vorhaben wie zum Beispiel der Ausbau im Aaretal, die Planung am Lötschberg, der Knoten Bern und der Ligerztunnel enthalten. Ich bin optimistisch, dass wir die Volksabstimmung im Februar nächsten Jahres gewinnen können.

Erfolgreich sind wir auch mit unseren Agglomerationsprogrammen. Gemäss der Vernehmlassungsvorlage des Bundes wird der Kanton Bern wesentlich profitieren von Mitteln aus dem Infrastrukturfonds des Bundes. So will sich der Bund unter anderem am Ausbau der Bahnhöfe Bern, Burgdorf und Langenthal und an zahlreichen weiteren Massnahmen in den urbanen Gebieten des Kantons finanziell mitbeteiligen.

Gerade hier ist es wichtig, dass der Bund weiter am Ball bleibt. Ein Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds, wie er auf Bundesebene angedacht ist, könnte sowohl die Finanzierung

des Nationalstrassennetzes und des Agglomerationsverkehrs sicherstellen. Wichtig scheint, dass dieser Fonds auch genügend geüffnet wird. Dabei dürfen konkrete Massnahmen zur Nutzerfinanzierung wie zum Beispiel Mobility Pricing nicht auf der Strecke bleiben.

Um für die Zukunft gewappnet zu sein, müssen wir aber auch loslassen können und alte Zöpfe abschneiden. Der Regierungsrat schlägt im Rahmen der Aufgaben- und Strukturüberprüfung unter anderem vor, gleich wie auf Bundesebene den Pendlerabzug auf 3'000 Franken zu plafonieren. Dieser Abzug wurde zu einer Zeit geschaffen wo die Kapazität auf den Strassen und Bauland für Einfamilienhäuser im Grünen noch unbegrenzt schien. Heute haben sich die Rahmenbedingungen geändert. Die staatliche Förderung langer Pendlerwege mittels Steuerabzügen widerspricht den heutigen verkehrs- und gesellschaftspolitischen Zielen.

Vier profilierte Köpfe werden uns nun einen Blick in die Zukunft ermöglichen. Ich erwarte, dass wir dank den fundierten Beiträgen unseren Blick schärfen können und damit wichtige Entscheidungshilfen erhalten, damit wir unsere Politik auch langfristig in die richtige Richtung lenken und erfolgreich weiterführen können.



Die Zukunft der Mobilität

Matthias Horx, Trend- und Zukunftsforscher,
Zukunftsinstitut Wien und Kelkheim

**Mobilität der Zukunft
Wie sind wir in Zukunft mobil?**

Freitag, 16. August 2013 | Bern, BERNEXPO

**Berner
Verkehrstag 2013**

Megatrend Mobilität

Kurzfassung Referat von Matthias Horx

Mobilität ist in der menschlichen Kultur nichts Neues. Unsere Ur-Vorfahren befanden sich Zeit ihres Lebens im Zustand des Wanderns. Die Jäger- und Sammlerkultur, die nicht-sesshafte Lebensweise, bestimmte hunderttausende von Jahren das Leben. Vor 90.000 Jahren brachen die ersten Homo Sapiens aus dem rift valley auf, dem Nordosten Afrikas. Erst vor 9000 Jahren begann der Zivilisationswandel hin zu einer Bauern- und Agrargesellschaft, in der immer mehr Menschen sich an einem Ort niederließen. Aber dies beendete nicht die Mobilität. Handelskarawanen durchquerten die Kontinente, Reiterkulturen wie die Hunnen und Mongolen eroberten ganz Eurasien, Völkerwanderungen veränderten die menschliche Topographie.

Heute bietet die Mobilitätsgesellschaft unzählige Module und Modalitäten der Mobilität. Um ihre Veränderungen in die Zukunft hinein zu verstehen, müssen wir sie mit anderen Megatrends verbinden und die daraus entstehende Rekursion verstehen:

Globalisierung: Obwohl die Globalisierung die Arbeits- und Reise-Mobilität erhöht, wird ihr Einfluss auf die TÄGLICHE Mobilität oft überschätzt. Nach wie vor finden die meisten Reisen, Migrationen, aber auch Kommunikationen und Transaktionen regional oder lokal statt.

Individualisierung: Die Individualisierung der Lebensverhältnisse führt dazu, dass immer mehr Single-Lebensstile entstehen. Single-Haushalte sind überdurchschnittlich mobil.

Megatrend Frauen: Die veränderte Rolle der Frauen führt zu neuen Partnerschaftsmodellen, in denen die alten Arbeitsteilungen aufgehoben werden und die physische UND psychische Mobilität steigt (Scheidungsraten etc.). Das führt zu einer neuen „Partner-Mobilität“. So haben sich zum Beispiel viele Familien und Paare in „Living-Apart-Together“-Situationen arrangiert; man pendelt zwischen Wohn- und Arbeitsstätten.

Alterung und „Downaging“: Die Alterung bringt ein siebenphasiges Lebensmodell mit sich, welches die alte dreiteilige Biographie (Jugend, Erwerbs-Familienzeit, Rente) ersetzt. Dies führt zu einer Vervielfältigung von Lebenssituationen, die eine neue „biographische Mobilität“ erzeugen.

New Work: Nur 14 Prozent aller Arbeitnehmer bleiben ihr Leben lang beim selben Arbeitgeber (durchschnittliche europäische Werte). Der alte „Lebensarbeitsplatz“ löst sich also zunehmend zugunsten grösserer Arbeits-Mobilität auf. Die Anzahl der mobilen Selbstständigen oder „Arbeitsnomaden“ wächst. Gleichzeitig entwickeln sich jedoch neue, „dislozierte“ Arbeitsverhältnisse, in denen körperliche Bewegung von A nach B unwesentlicher wird. Elektronische Kommunikation ersetzt TEILWEISE die Präsenzkultur.

Konnektivität: In der ersten Phase führt die Durchdringung unserer Alltagskultur durch internetbasierte Kommunikation zu MEHR physischen Bewegungen. Wir sind „ständig verbunden“ und „ständig unterwegs“. In einer zweiten Phase, die sich jetzt ankündigt, wird die physische Mobilität jedoch wieder sinken. Eine Art „elektronisches Cocooning“ entsteht: Physische Bewegungen werden elektronisch substituiert.

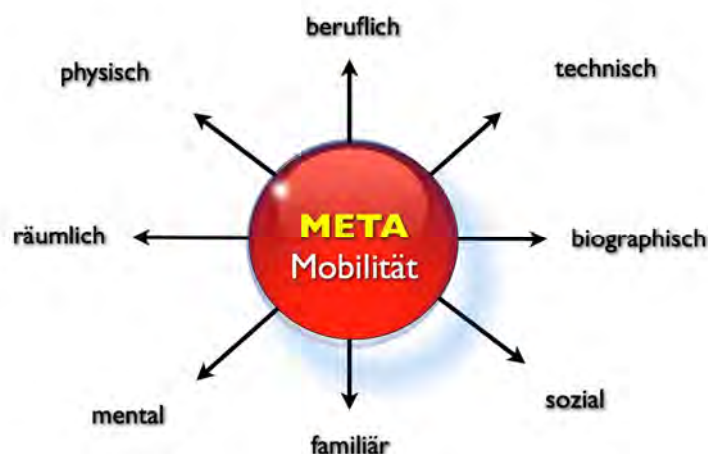
(Neue) Urbanisierung: In den neuen Städten des post-industriellen Zeitalters entwickeln sich Trends, die der reinen PHYSISCHEN Mobilität entgegenwirken:

- „Cohousing“ und „Co-Working“: Die Entstehung neuer integrierter Lebensorte (Verbindung von Wohnen, Leben, Arbeiten) in einem Stadtteil.
- Höhere Lebensqualität und „Greening“ der Städte führen zu einer Stagnation oder Umkehr des „Urban Sprawl“, der horizontalen Raumbreitung der Städte. Ältere und Familien bleiben in den Stadtkernen bzw. kehren dorthin zurück.
- Neue industrielle Kerne und autonome Produktionsformen (z.B. Urban Gardening, Urban Farming), wandern in die Städte zurück. Diese „Glokalisierung“ macht mittelfristig Transportdienstleistungen überflüssig.
- Modale Verkehrssysteme verschieben die Transport-Dienstleistungen langsam von Auto in Richtung ÖNV, Fahrrad.

In den spätindustriellen Ländern befinden wir uns aufgrund all dieser Phänomene teilweise bereits JENSEITS von „Peak Mobility“, also jenes Punktes, an dem die (physische) Bewegungseinheit pro Person sich unentwegt erhöht. Zusammen mit dem demographischen Wandel und des langsamen Bedeutungsverlustes des Automobils als Statussymbol wird dies die klassischen Knappheiten der Mobilitätsdebatte (Energie, Stau, Überfülle) langsam in Richtung anderer, qualitativer Fragestellungen verschieben. Es geht nicht mehr so sehr darum, mit welchen Vehikeln wir mobil sind - sondern WIE wir Mobilität gestalten.

Mobilität als Kompetenz und Kulturtechnik

Die NEO-NOMADISCHE Gesellschaft kennt Aufbrüche und Ruhephasen, Transit, aber auch Rückzug in stabile Bereiche. Unsere Lebensweise nähert sich somit wieder der unserer Vorfahren, der Jäger und Sammler, an. Entscheidend für unsere zukünftige Lebensqualität wird die Frage, wie wir Bewegung und Beharrung, Wandel und Kontinuität in Balance (oder in Beziehung) bringen können. Mobilität wird damit zu einer KULTURTECHNIK. META-MOBILITÄT bedeutet die persönliche Kompetenz in der Steuerung von Lebensphasen und Lebenssphären: Mobil ist im 21. Jahrhundert nicht, wer ein schnelles Auto fährt und viele Flugreisen macht. Sondern wer zwischen den vielfältigen Lebens-Bereichen sinnvoll vermitteln kann und dabei keinen Stress, sondern Bereicherung erfährt. Mobilitätsanbieter sollten sich deshalb in Zukunft nicht nur mit Logistik und Physik, sondern mehr und mehr auch mit den psychologischen „Designs“ von Mobilität beschäftigen. Es geht nicht mehr nur darum, von A nach B zu kommen. Es geht darum, was wir auf der ständigen Reise des Lebens ERLEBEN.





**Entwicklungspfade
unserer Mobilität aus Sicht
der Wissenschaft**

Christian Laesser,
SBB Lab, Universität St. Gallen

**Mobilität der Zukunft
Wie sind wir in Zukunft mobil?**
Freitag, 16. August 2013 | Bern, BERNEXPO

**Berner
Verkehrstag 2013**

Entwicklungspfade unserer Mobilität – Eine Replik

Kurzfassung Referat von Christian Laesser

Mobilität ist heute ein fester Bestandteil und gleichzeitig Grundlage unseres Lebens. Mobilität ermöglicht Austausch, kommunikativ und von Gütern, und damit erst die Inwertsetzung von Raum. Mobilität ermöglicht uns, nicht mehr wie unsere Vorfahren vor noch nicht allzu langer Zeit autark sein zu müssen, sondern uns über eben zuvor beschriebenen Austausch erst spezialisieren zu können und damit auch Wohlstandsgewinne quantitativer und qualitativer Art zu erzielen.

Wie unsere Zukunft aussieht hängt im Wesentlichen von der Zukunft, wie wir oben erwähnten Austausch pflegen, ab. Damit hängt sie auch ab von der Art und Weise unserer Mobilität.

Food for thought 0:

Mehr Mobilität = Mehr Wohlstand?

Das Referat diskutiert einige Entwicklungen entlang der von Prof. Horx vorgegebenen Strukturierung.

Globalisierung

Was bedeutet eigentlich Globalisierung? Dass die Welt flach ist...wobei sich private und geschäftliche Netzwerke immer mehr ausdehnen. Wertschöpfungsketten werden entbündelt, wirtschaftliche Tätigkeiten immer spezialisierter und es entstehen dezentrale Produktionsnetzwerke, welche in einem grossen gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis stehen und deshalb äusserst verletzlich für Disruptionen sind. Die Welt wird zur Netzgesellschaft. Die globalen und hochspezialisierten Produktionsketten brauchen Personen (Air) und Güter- (alle Medien) Connectivity; dies generiert ein hohes Ausmass an Personen- und Güterverkehr.

Food for Thought 1:

Wie stellen wir die Einbettung der Schweiz und ihrer Akteure in Netzwerke nachhaltig und schadensfrei sicher?

Individualisierung

Das Individuum versucht zusehends, sich selber zu verwirklichen und sich mit geeigneten Massnahmen von den anderen abzuheben und verlangt deshalb immer mehr nach spezialisierten Lösungen. Mit Mass Customization versuchen die Konsum- und damit auch die Verkehrswelt, diesen Bedarf an Individualisierung abzudecken. Allerdings wird die hierzu notwendigerweise zu verarbeitende Information zu einer zunehmenden Belastung. Wenn ich heute beispielsweise ein Bahnticket kaufe, sind die Alternativen beinahe uferlos...und in Zukunft nehmen diese noch zu...

Food for thought 2:

Wie viel Einfachheit wollen wir in Zukunft mit Ziel Customization aufgeben?

New Work

Zeitbudgets verschmelzen zusehends; aus Sequenzen werden Parallelitäten. Aktivitäten geschehen 'on the run' und damit während man mobil ist. Mobilitätsgefässe werden damit zum Mehrzweck-Aufenthaltsraum.

Food for thought 3:

Wo bleiben in der Parallelität der Welten die Freiräume?

Oder schafft Parallelität erst die glücklich machenden Freiräume?

Konnektivität

Soziale Netzwerke dehnen sich nicht zuletzt durch die globale Arbeitsteilung aus. Virtualität kann nur überleben, wenn sie durch Realität gestützt wird. Dies erzeugt Mobilität, auch in Zukunft. Das Wachstum von VFR (visiting friends and relatives) Reisen ist deshalb ungebrochen; Freizeitverkehr wird zusehends vom Bedarf der sozialen Netzwerkpflege getrieben. Im Resultat ist Freizeit heute in der Schweiz der wichtigste Verkehrszweck und hat den grössten Anteil am Verkehr. Auf globaler Ebene herrscht weiter Wachstum ohne Ende.

Food for thought 4:

Bis zu welchem Ausmass wird der Bildschirm die reale und damit auch physisch gefühlte Beziehungswelt ersetzen (können)?

(Neue) Urbanisierung

Die Schweiz ist letztlich ein Stadtstaat. Die Entwicklung läuft also wahrscheinlich wie in den übrigen urbanen Gebieten unserer Welt. In Konsequenz ist Verkehr, Energie und Raumentwicklung abzustimmen. Die Urbanisierung ist deshalb einer der zentralen Treiber unseres Mobilitätsverhaltens: Treiber sind Besitz bzw. Zugang zu Mobilitätswerkzeugen (Fahrzeuge und OeV) und soziale Strukturen. Die Stadt wird hierbei zunehmend elektromobil; längere Distanzen werden mit dem immer schneller werdenden OeV abgedeckt. Die Güterversorgung erfolgt unterirdisch, vollautomatisiert.

Food for thought 5:

Brauchen wir als Stadtstaat eine Gesamtkonzeption unserer Mobilität?



**Mobilitätszukunft
zwischen Vision und politischer
Machbarkeit**

Regula Rytz, Nationalrätin und
Co-Präsidentin Grüne Partei der Schweiz

**Mobilität der Zukunft
Wie sind wir in Zukunft mobil?**
Freitag, 16. August 2013 | Bern, BERNEXPO

**Berner
Verkehrstag 2013**

Mobilitätszukunft zwischen Vision und politischer Machbarkeit

Kurzfassung Referat von Regula Rytz

Es wird niemanden erstaunen, dass es eine allgemeingültige Vision zur Mobilität nicht gibt. Oft führen die Konfliktlinien durch ein und dieselbe Person hindurch. Wenn man zum Beispiel den Verkehr vor der eigenen Haustür bekämpft, aber selber uneingeschränkt mobil sein will. Die Haltungen zu Mobilität sind stark von persönlichen und wirtschaftlichen Interessen geleitet. **Was zu kurz kommt ist die langfristige Verantwortung für die nachkommenden Generationen.** Genau diese Verantwortung stelle ich als grüne Politikerin in den Vordergrund. Ich orientiere mich deshalb nicht am Prinzip der Formel 1 – schnelle Prestigemobilität -, sondern an der „Vormel 3“ der Bernischen Agglomerationsprogramme:

- Verkehr und Verkehrszunahme vermeiden
- Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern
- Den verbleibenden Verkehr umwelt-, quartier- und kinderfreundlich gestalten.

Im Prinzip sind diese Grundsätze in Fachkreisen und auch in der Politik heute akzeptiert. Doch bei der Umsetzung harzt es, wie ein Blick auf die aktuellen Statistiken zeigt (eine Auswahl):

- Mobilität macht heute **rund einen Drittel des Gesamtenergiekonsums** aus.
- 96 % des Energiebedarfs im Mobilitätssektor wird **mit Erdölprodukten** gedeckt (davon 43% Benzin, 34% Diesel, 22% Flugtreibstoffe). Mobilität ist in der Schweiz Klimasünder Nummer eins.
- Autos in der Schweiz sind Spritfresser (Neuwagen 2011 im Durchschnitt 6,39 Liter/100 km). Das von der EU gesetzte Ziel von 3 Liter/100 km bis 2025 kann so nicht erreicht werden.
- **Modalsplit 2010** (Tagesdistanz): 24% ÖV, 66% motorisierter Individualverkehr (MIV), 8% Langsamverkehr (LV), 2% div.
- Veränderung der Verkehrsleistung 2005-2009: Schienenverkehr + 15%, MIV + 4.5%.
- **Arbeit, Ausbildung und geschäftliche Tätigkeiten** machen rund einen Drittel der Tagesdistanzen aus. Der durchschnittliche Weg der Pendler/innen ist seit 2000 um 10% (auf 14.2 km) und die dafür verwendete Zeit um einen Drittel (auf 30 Minuten) angestiegen.
- Das meistbenutzte **Verkehrsmittel für den Arbeitsweg** ist der Personenwagen (53%), wobei der Anteil in ländlichen Gebieten mit 67% deutlich höher liegt als in den Kernstädten (33%) oder Agglomerationen (56%). Der Anteil der Bahn beträgt rund 16% (Zunahme von 4% seit 2000), bei den Ausbildungspendlern 66%.
- 16% aller Pendlerinnen und Pendler begaben sich 2011 zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit und 13% mit dem öffentlichen Nahverkehr (Tram und Bus.)
- **Prognosen ARE: Zwischen 2010 und 2030 werden die Verkehrsleistungen (Personenkilometer) des Gesamtverkehrs auf Schiene und Strasse zusammen um rund einen Viertel ansteigen.** Beim öffentlichen Verkehr (ÖV) rechnet man mit einem Wachstum von 50% und beim motorisierten Individualverkehr (MIV) von 19%. Zu beachten dabei ist, dass der absolute Gesamtwert der Verkehrsleistungen des MIV nach wie vor dreimal höher ist als beim ÖV.

Fazit: Wenn es so weitergeht wie bisher, werden wir in den nächsten 20 Jahren die gesteckten Ziele im Bereich Energiewende, Klimaschutz, Umweltschutz und Lebensqualität nicht erreichen.

Das Wünschbare: Die ökologische Verkehrswende

Meine Vision ist – im Rahmen der „Vormel 3“ – die ökologische Verkehrswende: Die Mobilitätsnachfrage muss gebremst, reduziert und auf energieeffiziente und umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert werden. Neue technische Möglichkeiten (e-Kommunikation, aber auch Entwicklung der Fahrzeuge) können uns dabei helfen. Weitere Treiber können die Raumplanung sein, die Energie- und Wirtschaftspolitik, die

Verkehrs- und Angebotsplanung sowie Preisanreize, allem voran die verursachergerechtere Verkehrsfinanzierung unter Einbezug der externen Kosten (mobility pricing). Als weiche Faktoren spielen Mentalitäten und neue Wohn- und Lebenstrends eine Rolle. Solange diese die alten Verhaltensmuster aber nur ergänzen und nicht ersetzen (Rebound-Effekt), bleibt die neue Mobilitätszukunft ein oberflächlicher Modetrend.

Das politisch Machbare: Mobilitätspolitik in der Risikopassage

Die Politik kann die Mobilität stark beeinflussen: Mit planerischen Auflagen (zum Beispiel im neuen Raumplanungsgesetz), mit Umweltnormen (Abgasvorschriften, Umweltzonen), mit Angebotsentscheidungen (der Zuwachs des ÖV in den letzten Jahren ist auf einen bewussten und teuren Angebotsausbau zurückzuführen), mit finanziellen und steuerlichen Anreizen (Verteuerung fossiler Treibstoffe, Subventionierung des ÖV), mit der Preisgestaltung (neue VÖV-Modelle), mit der Eliminierung von Fehlanreizen (Pendlersteuern, Motorfahrzeugsteuern, Beschleunigung des Verkehrs), mit verkehrsplanerischen Massnahmen, mit Informationskampagnen und Mobilitätsmanagement. Der Wirkungsgrad dieser Massnahmen ist unterschiedlich. Gute Erfahrungen haben Städte mit umfassenden Mobilitätsstrategien gemacht und damit eine Renaissance des urbanen Wohnens ausgelöst. Wenig Wirkung hat bisher die Raumplanung entfaltet. Massnahmen gegen die Zersiedelung werden zudem durch die Beschleunigung des ÖV und durch Strassenausbauten wieder wettgemacht (Pendeln vom Wallis nach Bern).

Die Palette der politischen Möglichkeiten ist gross, viele dringende Reformen sind aber umstritten und stossen auf politische Widerstände und an finanzielle Grenzen. Die generationentaugliche Mobilitätspolitik befindet sich heute in einer Risikopassage und droht im Kampf der Interessen stecken zu bleiben. Ein Alarmzeichen ist zum Beispiel die Entscheidung des Bundesrates, trotz Alpeninitiative, gesetzlichem Verlagerungsziel und milliardenschwerem Bahnausbau (NEAT) dem alpenquerenden Güterverkehr einen zweiten Gotthardstrassentunnel auszurollen. Zudem soll das – bisher einzige gesetzlich formulierte – Verlagerungsziel für den Güterverkehr nach unten korrigiert werden. Die Politik will damit nicht mehr gestalten, sondern nur noch das scheinbar Unvermeidliche moderieren. Das reicht nicht für den dringend benötigten Kurswechsel.

Beweglicher im Kopf statt auf der Strasse!

Aus meiner Sicht stehen in den nächsten Jahren folgende Weichenstellungen im Vordergrund:

Verkehr und Verkehrszunahme vermeiden:

- Kompakte Siedlungen, kurze Wege und lokale Wirtschaftsbeziehungen fördern (stärkere Raumplanung, Urbanistik, Wirtschaftspolitik).
- Neue Kommunikationsmittel und –Technologien zur Verkehrsreduktion nutzen statt sich physisch fortbewegen (home-office, e-Sitzungen usw.).
- Kostenwahrheit schaffen (unter Einbezug der externen Kosten) und Mobilität verursachergerecht finanzieren (Einführung Mobility-Pricing).

Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern:

- Umweltfreundliches Verkehrsangebot ausbauen und preislich fördern (Parallelausbau von Strasse und Schiene ist nicht finanzierbar. Alternative: Mobilitätsketten besser vernetzen).
- Neue Wohn-, Arbeit- und Lebensformen zur Mobilitätsreduktion und – Verlagerung nutzen.

Den verbleibenden Verkehr umwelt-, quartier- und kinderverträglich gestalten:

- Verschärfung und Durchsetzung der Umweltvorschriften und der Energieeffizienz.
- Entschleunigung des Mobilität und Verbesserung der Siedlungsverträglichkeit.

Alles dies kann in den nächsten 20 Jahren mit vereinigten Kräften umgesetzt werden. Wir wollen ja nicht, dass Captain Kirk bei einem Besuch der Erde dereinst sagen muss: „Beam me up, Scotty. There's no intelligent life down here.“



Berner
Verkehrstag 2013

**Die Mobilitätsgesellschaft
gibt es nicht – Anforderungen an
eine gesellschaftsverträgliche
Mobilität**

Marcel Hänggi, Journalist und Buchautor

Mobilität der Zukunft

Wie sind wir in Zukunft mobil?

Freitag, 16. August 2013 | Bern, BERNEXPO

Die Mobilitätsgesellschaft gibt es nicht – Anforderungen an eine gesellschaftsverträgliche Mobilität

Kurzfassung Referat von Marcel Hänggi

Wenn M. Horx feststellt, dass die Globalisierung die Mobilität erhöht habe und wir in einer «Mobilitätsgesellschaft» lebten; wenn er vom «Megatrend Mobilität» spricht, teilt er den Grundirrtum der Verkehrsdebatte. Im 20. (und bereits im 19.) Jahrhundert hat der Verkehr, gemessen in Personen- und Tonnenkilometern, immens zugenommen. Daraus lässt sich aber nicht schließen, die Menschen seien mobiler geworden. Verkehr und Mobilität ist nicht dasselbe: Wenn ein Quartierladen schließt und ich gezwungen bin, weiter weg einzukaufen, verursache ich mehr Einkaufsverkehr. Es würde aber niemand behaupten, die Schließung des Ladens habe mich mobiler gemacht.

Mobilität ist Zweck, Verkehr ein Mittel. Wie viel Verkehr nötig ist, um ausreichend mobil zu sein, hängt von gesellschaftlichen, kulturellen und mentalen Rahmenbedingungen ab (Raumstrukturen, Mobilitätserwartungen usw.). Versteht man unter Mobilität die Fähigkeit, Bedürfnisse nach Ortsveränderung zu befriedigen (von zu Hause an den Arbeitsplatz, in die Schule, zum Einkaufen, zu Freunden usw.), so hat sich diese im 20. Jahrhundert in einem Land wie der Schweiz nicht signifikant verändert. Wir wenden für diese Mobilität ungefähr gleich viel Zeit auf wie vor hundert Jahren: durchschnittlich 70 bis 80 Minuten pro Tag (Tendenz leicht steigend). **Nicht die Mobilität hat zugenommen, sondern der Mobilitätsaufwand** – der Aufwand an Energie, Infrastruktur, Geld, Material, Umweltverschleiß –, denn die Wege, die wir zurücklegen, um mobil zu sein, sind um so viel länger geworden, wie der Verkehr schneller wurde. Versteht man unter Mobilität zudem das Bedürfnis nach Bewegung um der Bewegung willen, so hat nichts diese Mobilität derart beschnitten wie der motorisierte Individualverkehr.

Werden neue Techniken eine Umkehrung des Trends von Verkehrswachstum und Zersiedelung bringen? So gestellt, lässt sich die Frage nicht mit Ja oder Nein beantworten. Es war auch nicht einfach die Technik, die diesen Trend in den letzten hundert bis zweihundert Jahren gebracht hat. **Der Trend zur Verkehrszunahme wurde (und wird) gemacht.** Das Auto hätte nicht die enorme Wirkung entfalten können ohne seine gezielte staatliche Förderung, hinter der wiederum mächtige Interessengruppen standen: Straßenverkehrsgesetze räumten dem Auto den Weg frei, Städte wurden «autogerecht» umgebaut, neue Straßen förderten die Zersiedelung und so weiter. Widerstand wurde marginalisiert (und kriminalisiert).

Es besteht keine Wirkungs-Einbahnstraße von technischen Neuerungen zu gesellschaftlichen Veränderungen, sondern Techniken und Gesellschaften beeinflussen sich wechselseitig. Weder haben die Menschen technische Entwicklung völlig im Griff, noch ist der technische «Fortschritt» ein Selbstläufer, der sich «nicht aufhalten lässt».

Es wäre töricht zu erwarten, technischer «Fortschritt» bringe von alleine eine Trendumkehr. Genauso töricht wäre es aber, aus der Verkehrszunahme der Vergangenheit so etwas wie ein Naturgesetz ableiten zu wollen. **Es kommt weniger auf die verfügbaren Techniken an als darauf, was eine Gesellschaft aus ihnen macht.**

Die Verknappung der Ressourcen (namentlich von Energie und Raum) und eine zunehmende Unfähigkeit der Staaten, die Verkehrsträger direkt und indirekt zu subventionieren, werden den Verkehr verteuern. Ich sehe zwei Extremszenarien, die sich aus dieser Situation ergeben könnten. Die Realität wird irgendwo dazwischen sein; je näher beim optimistischen Szenario, desto besser für die Menschen.

Mein **pessimistisches Szenario**: Die Verteuerung des Verkehrs wird – mit oder ohne neue Techniken – das Verkehrswachstum bremsen, während die Verkehr erzwingenden Strukturen weiter bestehen. Reiche, die heute schon auf Kosten der anderen mobil sind, werden sich den Verkehr weiterhin leisten können. Zu Hause in Gated Communities, unterwegs in eigenen Verkehrskapseln (Autos mit getönten Scheiben, Hubschrauber...), nehmen sie die Realität der Restgesellschaft immer weniger wahr. Arme dagegen können sich den teurer werdenden Verkehr nicht mehr leisten und werden immer mehr von wichtigen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens abgeschnitten. Ein «Mobility Pricing», das nichts an den Strukturen ändert, wird die Situation weiter verschärfen. Dieses Szenario (noch ohne Mobility Pricing) ist in vielen Großstädten der so genannten Schwellenländer bereits Realität: Städte, die vor wenigen Jahren noch Fußgänger-, Fahrrad- und Rikschastädte waren, sind zu Autostädten geworden; in manchen indischen Städten sind Fahrräder und Rikschas heute verboten. Die Oberschicht (in Indien besitzen gut zwei Prozent der Bevölkerung ein Auto) ist dank Autos mobiler geworden; die anderen geraten im Wortsinne unter die Räder: Allein in Delhi töten Autos täglich drei Menschen.

Mein **optimistisches Szenario**: Das Verkehrswachstum der Vergangenheit war gemacht und gewollt; es kann auch wieder umgekehrt werden. Damit der teurere Verkehr nicht zur Armutsfalle wird, wirkt die Politik darauf hin, die Verkehrszwänge abzubauen, die eine frühere Politik errichtet hat. Eine Verringerung der Straßenkapazitäten (Tempolimits, Rückbau) führt dazu, dass Wege kürzer werden und die entmischten städtischen Funktionen – Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Bildung, Freizeit – sich wieder mischen. Motorisierte Individualfahrzeuge wird es, als ein Verkehrsträger unter vielen, weiterhin geben, aber es werden Fahrzeuge sein, die sich der Stadt anpassen, statt dass die Stadt sich ihnen anpasst. Klein und wendig, wird man in ihnen zügig vorankommen, obwohl sie höchstens 20 Stundenkilometer fahren (die heutige Durchschnittsgeschwindigkeit von Autos in der Stadt) und mit zwei, drei PS auskommen. Straßen werden in erster Linie Lebensraum und erst in zweiter Linie Fahrbahn sein; dass Autos einst den Großteil des öffentlichen Raums monopolisierten, wird man sich bald nicht mehr vorstellen können. Den Langstreckenverkehr übernimmt die Bahn.

Damit das optimistische Szenario möglich wird, ist es vor allem nötig, dass die Politik endlich zwischen Mobilität und Verkehr – also zwischen Zweck und Mittel – zu unterscheiden lernt. Erst die Klarheit der Begriffe ermöglicht eine wirkliche Debatte darüber, was wir wollen.

Liste der Teilnehmenden: Berner Verkehrstag 2013

Name	Vorname	Funktion / Institution	Ort
Referierende			
Egger-Jenzer	Barbara	Regierungsrätin, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Hänggi	Marcel	Journalist und Buchautor	Zürich
Horx	Matthias	Trend- und Zukunftsforscher, Zukunftsinstitut Horx GmbH	Wien
Laesser	Christian	Verkehrswissenschaftler, Universität St. Gallen	St. Gallen
Rytz	Regula	Nationalrätin und Co-Präsidentin Grüne Partei der Schweiz	Bern
Schmezer	Ueli	Journalist SRF	Bern
Teilnehmende			
Ackermann	Patrick	Bereichsleiter Mobilitätsstrategien, EWP AG	Effretikon
Aebi	Christian	Vorsteher Stellvertreter, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Albrecht	Christian	Generalsekretär, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Ammann	Olivier	Chemins de fer du Jura (CJ)	Tavannes
Amstad	Daniel	Projektleiter, Buchhofer AG	Zürich
Amstutz	Marc	Produktmanager «pro clima», Die Schweizerische Post	Bern
Anreiter	Wilfried	Abteilungsleiter, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich	Zürich
Bachofner	Daniel	Projektleiter, Pro Velo Schweiz	Bern
Bärlocher	Daniel	Leiter Verkehrsmanagement, Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG	Muttenz
Baumann	Daniel	CEO, SWISSTRAFFIC AG	Lausanne
Bayard	Olivier	Leiter Public Affairs, BLS AG	Bern
Beglinger	Caroline	CO-Geschäftsleiterin, Verkehrs-Club der Schweiz VCS	Bern
Beiner	Christian	Leiter Verkehrsmanagement / Verkehrstechnik, Tiefbauamt der Stadt Bern	Bern
Berchtold	Michel	Regionalkoordinator, Schweizerische Bundesbahnen SBB	Basel
Berger	Ernst	Verkehrsplaner	Brugg AG
Beyeler	Michael	Inhaber, Roduner BSB + Partner AG	Schliem b. Köniz
Blumenstein	Andreas	Mitglied Geschäftsleitung, Büro für Mobilität AG	Bern
Bohneblust	Simon	Prona AG	Biel 3
Bolliger	Frédéric	Directeur, Chemins de fer du Jura (CJ)	Tavannes
Borer Blindenbacher	Franziska	Ökonomin, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)	Bern
Boss	Mathias	Bereichsleiter Verkehr & Siedlung, Regionalkonferenz Oberland-Ost	Interlaken
Breuer	Stephan	Stv. Amtsvorsteher, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Brönnimann	Fritz	Gemeindepräsident, Gemeindeverwaltung Wald BE	Zimmerwald
Brönnimann	Matthias	Projektleiter, Tiefbauamt des Kantons Bern	Thun
Brügger	Alain	Mobilitätsakademie	Bern
Burger	Felix	Geschäftsleiter, CSD Ingenieure AG	Liebfeld
Bürgisser	Nicolas	Oberamtmann des Sensebezirks, Oberamt des Sensebezirks	Tafers
Bürki	Marietta	Leiterin Abteilung Ökonomie und Beteiligungen, Finanzdirektion Kanton Bern	Bern
Bützberger	Alain	CEO, SWISSTRAFFIC AG	Ittigen
Bützer	Michael	Schweizerischer Gemeindeverband	Schönbühl-Urlenen
Camandona	Christian	Niederlassungsleiter, TRANSITEC Beratende Ingenieure AG	Bern 14
Daetwyler	Francis	Secrétaire, CRT Bienne-Seeland Jura bernois	La Chaux-de-Fonds
de Meuron	Andrea	Geschäftsleitung, Rundum mobil GmbH	Thun
Deschamps	Amélie	Produktmanagerin Kombinierte Mobilität, SBB AG	Bern 65
Deuschle	Wolf-Dieter	Amtsvorsteher, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Dössegger	Markus	Leiter Bahn, BLS AG	Bern
Egeler	Christian	Senior Consultant, Rapp Trans AG	Basel
Erne	Stephan	Geschäftsbereichsleiter Verkehrsplanung, EWP AG	Effretikon
Fessler	Hugo	Präsident, VCS Luzern	Luzern
Fischer	Matthias	Projektleiter, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern	Bern
Fluri	Branka	Präsidentin Kommission ÖV, Regionalkonferenz Oberland-Ost	Interlaken
Frick	Roman	Geschäftsleiter, INFRAS	Bern
Friedli	Clemens	Stv. Geschäftsführer, RVK Emmental	Burgdorf
Galli	Stéfan	Projektleiter, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Gasser	Denise	Verantwortliche Fachstelle Mobilität, Stadt Zürich	Zürich
Gasser	Yves	Senior Consultant, Rapp Trans AG	Basel
Gerber	Franz	Direktor, ams Société de Projets Sàrl	Lausanne
Gerber	Stefan	Projektleiter, Bächtold & Moor AG	Bern 31
Gloor	Urs	Stv. Leiter Verkehrsplanung, Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Gottwald	Rainer	Angebotsplaner, BLS AG	Bern
Graf	Martin	Leiter Planung, Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Groff	Alain	Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	Basel
Grögler	Dominik	Leiter Engineering, Bernmobil	Bern 14
Grüter	Martin	Wissenschaftlicher Mitarbeiter, Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern
Gutzwiller	Lukas	Stadtrat GFL	Bern
Gwerder	Corina	Geschäftsführerin, Verkehrsclub der Schweiz VCS	Bern
Haas	Thomas	Projektleiter, Sigmaplan AG	Bern
Hanisch	Dominik	Product Manager, Bernmobil	Bern 14
Hänni	Aldo	Sektionspräsident, Pro Bahn Schweiz	Bern
Hartmann	Ruedi	BHP Raumplan AG	Bern 14
Hegg	Andreas	Gemeindepräsident, Gemeindeverwaltung Lyss	Lyss
Heierli	Hanspeter	Gemeinderat, Einwohnergemeinde Grosshöchstetten	Grosshöchstetten
Hengelmann	Anabel	Vigier Rail AG	Müntschemier
Henggeler	Lukas	Key Account Manager, SBB AG	Olten
Herrn	Christoph	Stv. Sektionschef Direktionsgeschäfte, Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Herzog	Stephan	Projektleiter, Bau- und Verkehrsdepartement	Basel
Heunert	Sven	Gemeinderat, Gemeindeverwaltung Thierachern	Thierachern
Hilty	Nikolaus	Bundesamt für Umwelt (BAFU)	Bern
Hinden	Samuel	Amt für Umweltkoordination und Energie des Kt. Bern	Bern
Hofmann	Andreas		Bern
Hofstetter	Markus	Leiter Verkehr und Mobilität, Kontextplan AG	Bern
Huber	Erich	Wiss. Mitarbeiter, Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Iten	Thomas	Gemeindepräsident, Gemeindeverwaltung Ostermundigen	Ostermundigen 2

Name	Vorname	Funktion / Institution	Ort
Kaeslin	Livio	Verkehrsplaner, SBB AG	Bern 65
Kern	Pascal	Abteilungsleiter Infrastrukturplanung, Amt für Verkehr Kanton Zürich	Zürich
Kindler	Martin	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Knecht	Andreas		Bern
König	André	IC Infraconsult AG	Bern
Kormann	Markus	SBB AG	Bern 65
Kubik	Walter		Bern
Kutter	Alain	Projektleiter , Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG	Bern
Lauterburg	Daniel	Geschäftsführer, Busland AG	Burgdorf
Leckebusch	Bernd	Leiter Markt und Planung, Verkehrsbetriebe Biel	Biel/Bienne 4
Ledergerber	Thomas	Leiter Netzmanagement, Bernmobil	Bern 14
Lehnherr	Hannes	Gemeindeverwalter Kienersrüti	Uttigen
Leonardi	Gabriele	Sigmaplan AG	Bern
Lerch	Melanie	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Leu	Heinz	Verkehrsplaner, Bernmobil	Bern 14
Leuthardt	Peter	Geschäftsleiter, Gemeinde Reinach/BL	Reinach
Leuzinger	Eliane	Verantwortliche Fachstelle Mobilitätsberatung, Amt für Umweltschutz Stadt Bern	Bern 7
Lieb	Christoph	Ecoplan AG	Bern
Liebi	Michael	Metron Bern AG	Bern
Liechti	Markus	Sektionschef Direktionsgeschäfte, Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Liechti	Peter	Bereichsleiter Erhaltungsplanung, Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Thun
Manser	Stefan	Metron Bern AG	Bern
Maradan	Alain	Verkehrsmanagement, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Meile	Frank	B+S AG	Bern 31
Meiner	Hans	Leiter Schifffahrt Berner Oberland, BLS AG	Thun
Mett	Roland	Leiter Bereich Tiefbau, Gemeindeverwaltung Münsingen	Münsingen
Mettler	Rudolf	Präsident, Pro Swissmetro	Chur
Meyer-Usteri	Konrad		Bolligen
Michel	Urs	Planum Zürich	Zürich
Miller	Fredy	Direktor, Aare Seeland mobil AG	Langenthal
Muggli	Ruedi	Fürsprecher, Advocate	Bern 6
Muheim	Peter	Leiter Fachstelle Planungen, Tiefbauamt des Kantons Bern	Bern
Naef	Michael	Projektleiter Umwelt, SBB AG	Bern 65
Neukom	Markus	Leiter Planung & Expansion, Migros Genossenschafts-Bund	Zürich
Neumann	Antje	Metron Bern AG	Bern
Niederberger	Martin	Leiter Bauabteilung, Gemeindeverwaltung Münsingen	Münsingen
Niederhauser	Christoph	Technischer Inspektor, beco Berner Wirtschaft	Bern
Nussberger	Benno	Gesamtprogrammleiter Knoten Bern, SBB AG	Bern 65
Nyffenegger	Marianne	Gemeinderatspräsidentin, Gemeinde Kirchberg	Kirchberg BE
Olesen	Anne	Leiterin Nachfrageentwicklung, Schweizerische Bundesbahnen SBB	Bern 65
Parzinger	Gerhard	Projektleiter, Verkehrsteiner AG	Bern
Passeraub	Mathis	Leiter Strategie und Organisationsentwicklung, SBB AG	Bern 65
Perret	Fabienne	Leiterin Tätigkeitsfeld Mobilitätsstrategien & Kommunikation, Ernst Basler & Partner AG	Zürich
Pestalozzi	Pierre	Raum- und Verkehrsplaner, Planforte	Bern
Pizzato	Hanspeter	Stv. Direktor, Aare Seeland Mobil AG	Langenthal
Ramser	Tobias	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Raymann	Lorenz	Ernst Basler & Partner AG	Zürich
Reichenbach	Markus	Geschäftsführer, Kontextplan AG	Bern
Reusser	Laurent	Fachbereichsleiter Verkehr, Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bern
Richner	Marco	Abteilungsleiter Verkehrsplanung, Verkehrstechnik, Gruner AG	Basel
Rindsfuser	Guido	Bereichsleiter Mobilität-Verkehr-Raum, Emch + Berger AG	Bern
Roth	Barbara	TBF + Partner AG	Zürich
Rothenbühler	Roland	Gemeinderat, Gemeinde Rüderswil	Rüderswil
Rottländer	Stephan	Leiter Fachbereich Strasse & Infrastruktur, Basler & Hofmann West AG	Zollikofen
Ruggli	Patrick	Leiter Verkehr, Ernst Basler & Partner AG	Zürich
Rupp	Marco	Fachbereichsleiter Verkehr, Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Bern
Rutz	Joachim	Geschäftsführer, TBF + Partner AG	Zürich
Salvisberg	Ueli	Wiss. Mitarbeiter, Bundesamt für Landwirtschaft	Bern
Saxer	Monika	Geschäftsleiterin, Metron Bern AG	Bern
Schäffeler	Ulrich	Leiter Netzentwicklung, BLS Netz AG	Bern
Schaffer	Martin	Tiefbauamt Basel-Landschaft	Liestal
Schaufelberger	Walter	CEO, B+S AG	Bern 31
Schenk	Martin	GF SBB Consulting, SBB AG	Bern 65
Schibler	Roger	Kreisoberingenieur, Tiefbauamt des Kantons Bern	Burgdorf
Schleiss	Emanuel	Praktikant, Planum Zürich	Zürich
Schmid	Fabian	Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	Worblaufen
Schmutz	Denise	Wirtschaftsredaktorin Radio SRF, Schweizer Radio und Fernsehen SRF	Bern
Schneiter	Marc	Geschäftsleiter, Metron AG	Brugg AG
Schneitter	Thomas	IC Infraconsult AG	Bern
Schulz-Dübi	Christine	Verantwortliche Nachhaltigkeit, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS	Worblaufen
Schwarz	Daniel	Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern	Bern
Sieber	Mark	Leiter Verkehrsplanung, Ernst Basler & Partner AG	Zürich
Simmmler	Ruedi	Stv. Leiter, PostAuto Schweiz AG	Interlaken
Sommer	Peter		Wynigen
Spillmann	Hans-Jürg	Inhaber, Spillmann Consulting GmbH	Belp
Spoerry	Christina	Leiterin Verkehrsstrategien, Tiefbauamt der Stadt Zürich	Zürich
Stadtman	Eric		Bolligen
Steimann	Hugo	Vize-Gemeinderatspräsident, Gemeindeverwaltung Rüttligen-Alchenflüh	Rüttligen-Alchenflüh
Steingegger	Rolf	Verkehrsplaner SVI, mrspartner	Zürich
Steiner	Rolf	Geschäftsleiter, Verkehrsteiner AG	Bern
Steiner	Wolfgang	Fachspezialist öV, Bundesamt für Verkehr (BAV)	Bern
Studer	Beat	Gemeinderatspräsident, Gemeindeverwaltung Wynigen	Wynigen
Studer	Jani	Regionalkonferenz Emmental	Burgdorf
Supersaxo	Thomas	Projektleiter, Verkehrsplanung der Stadt Bern	Bern
Sutter	Daniel	Partner, INFRAS	Zürich
Sutter	Stephan	Mitglied Ausschuss RVK2, Regionale Verkehrskonferenz Oberaargau	Langenthal

Name	Vorname	Funktion / Institution	Ort
Thoma	Jörg	Vizedirektor, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU)	Bern
Traber	Markus	Amtschef, Amt für Verkehr Kanton Zürich	Zürich
Tschannen-Süess	Monika	Geschäftsleitung, Rundum mobil GmbH	Thun
Unteregger	Regula	Gemeinderätin	Ostermundigen
Vollmer	Gisela	Geschäftsführerin, Fussverkehr Bern	Bern
von Gunten	Adrian	Gemeindeverwaltung	Rapperswil
von Känel	Jürg		Gümligen
von Känel	Thomas	Geschäftsleiter, Metron Bern AG	Bern
von Moos	Matthias	Projektleiter, B+S AG	Bern 31
Wacker	Lorenz	Gemeindepräsident	Kirchberg BE
Wagner	Kurt E.	CEO, Emch + Berger AG	Bern
Walter	Felix	Ecoplan AG	Bern
Wälti	Martin	Geschäftsleitung, Büro für Mobilität AG	Burgdorf
Wegmann	Thomas	Direktor, Verkehrsbetriebe STI AG	Thun
Wetter	David	Filialchef, Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Thun
Wili	Urs	Senior Consultant, Furrer + Frey AG	Bern 6
Wirz	René	Senior Consultant, Mundi Consulting AG	Bern 7
Witzig	Gottlieb	Bereichsleiter Langsamverkehr, Bundesamt für Strassen (ASTRA)	Bern
Wohlwend	Christian	Leiter Betrieb, Bernmobil	Bern 14
Würgler	Reto	Leiter Security, QM, UM, Bernmobil	Bern 14
Wyder	Daniel	Leiter Infrastruktur, BLS Netz AG	Bern
Zahnd	Markus	Projektleiter Aggloprogramm Langenthal, Stadt Langenthal	Langenthal
Zbinden	Kurt	Bauverwalter, Gemeinde Ittigen	Ittigen
Zbinden	René	Leiter Strategisches Pricing, SBB AG	Bern 65
Zürcher	Jürg	Gemeinderat	Trubschachen
Organisation			
Büchler	Simon	Ecoplan AG	Bern
Dänzer	Sandra	Ecoplan AG	Bern
Neuenschwander	René	Ecoplan AG	Bern
Schweizer	Lorenz	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern
Seewer	Ulrich	Leiter Gesamtmobilität, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE)	Bern

