



Gemeinde



Ittigen

ehrlich
engagiert
stark

Foto: © Albert Andrist

**Fokus
Mobilität**

03/2023

Klima-Journal

Weitere Informationen:
ittigen.ch/klimact2030



**KLIMACT
2030⁺**

Klimaverträgliches Mobilitätsverhalten – kein Verzicht, sondern ein Gewinn an Lebensqualität!

Nach den Heizungen ist die Mobilität der zweitgrösste Verursacher von Treibhausgasen in Ittigen. Wir wollen deshalb bis 2040 den durch Treibstoffe verursachten Ausstoss auf null senken. Wie ist das möglich?

Wie bei den Heizungen liegt auch hier ein wichtiger Ansatz in technologischen Lösungen. Der Umstieg auf E-Fahrzeuge hat mit eindrücklichen Wachstumsraten begonnen und wird anhalten, getrieben durch die Gesetzgebung und die Anpassungen der Automobilindustrie. Im Unterschied zu den Heizungen kommt bei der Mobilität aber noch die Komponente unseres Verhaltens dazu. Und hier liegt nun die Knacknuss. Wie wählen wir Arbeits- und Wohnort und wie pendeln wir zwischen beiden? Was tue ich, was tun meine Freunde oder was tut meine Familie in der Freizeit? Wie planen wir unsere Ferien? Bei solchen Fragen geht es um weit mehr als um technische Lösungen: Es geht um unsere Vorlieben, Gewohnheiten und Werte, die unser Verhalten bestimmen. Unternehmen gehen mit ihren Mitarbeitenden einzelne dieser Fragen systematisch an. Was können wir von ihnen lernen? Welche Optionen haben wir, unser Mobilitätsverhalten weiterzuentwickeln? Von welchen Angeboten der Gemeinde oder der öV-Betreiber kann ich profitieren? Wie erleben dies Menschen, die ihr Mobilitätsverhalten geändert haben?

Antworten erhalten Sie in diesem Klima-Journal. Wir gehen einmal mehr mit gutem Beispiel voran und schaffen unter anderem mit attraktiven Angeboten Anreize für eine klimaverträgliche Mobilität. Auch darüber berichten wir.

Unser Verhalten ändern wir oft aufgrund neuer Erkenntnisse. Wir wollen deshalb diesen Sommer der Frage nachgehen, wie klimarelevant unser persönliches, individuelles Mobilitätsverhalten ist. Die Partnerschaft mit Swisscom ermöglicht uns, die Swiss Climate Challenge App breit und angepasst zu nutzen und damit unseren durch das Mobilitätsverhalten verursachten CO₂-Ausstoss zu analysieren.



Machen Sie mit und erfahren Sie, wie sich Ihr Mobilitätsverhalten auswirkt und testen Sie was sich ändert, wenn Sie Ihr Verhalten ändern. Sie werden erstaunt sein!

Am 11. November 2023 präsentieren wir der breiten Öffentlichkeit das Ergebnis der Analyse über das Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner, welche die App freiwillig nutzten. Am Event besteht zudem die Möglichkeit, alternative Fahrzeugantriebssysteme kennen zu lernen, sich über die gemeineigenen Fördersysteme zu informieren und persönliche Fragen rund um eine klimaverträgliche Mobilität zu klären.

Ich bin überzeugt: Das Erreichen des Absenkungspaths bis 2040 ist möglich. Und wenn wir unser Mobilitätsverhalten auf die Klimafreundlichkeit ausrichten, bedeutet dies letztendlich nicht Verzicht, sondern mehr Lebensqualität.

Danke für Ihre Offenheit, Neues auszutesten und damit beizutragen, die ehrgeizigen und wichtigen Klimaziele von Ittigen auch in der Mobilität zu erreichen.

Marco Rupp, Gemeindepäsident

Gemeinde Ittigen

Dienstleistungszentrum
Rain 7, Postfach 226, 3063 Ittigen
Tel. 031 925 22 22, info@ittigen.ch
ittigen.ch

Klima-Journal 03/2023

Impressum

Herausgeberin: Gemeinde Ittigen
Redaktion: Peter Lehmann, 2030etc ag
Umsetzung: diff. Kommunikation AG
Druck: Druckerei Ruch AG, Ittigen



Papier: Refutura FSC
(100 % Altpapier, CO₂-neutral)

Jetzt statt irgendwann!



Damit wir die Klimaziele erreichen, braucht es uns alle: Unternehmen genauso wie jede einzelne Person. Beim Klima- und Umweltschutz sind wir in unserer Branche seit Jahren weltweit führend. Doch das ist nicht genug: Swisscom will auch in Zukunft verantwortungsvoll wirtschaften. Dazu haben wir uns hohe Ziele gesetzt und arbeiten eng mit Partnern, wie der Gemeinde Ittigen, zusammen.

Eines unserer ambitionierten Klimaziele ist das jährliche Einsparen von einer Million Tonne CO₂ zusammen mit unseren Kundinnen und Kunden. Wir wollen den Menschen in der Schweiz aufzeigen, welche Auswirkungen ihre Mobilität auf das Klima hat. Damit erhalten sie einen Impuls, sich klimafreundlich zu verhalten.

Als verantwortungsvolles ICT-Unternehmen und Mobilfunkanbieterin liegt es nahe, dass wir dabei auf Smartphones setzen, ebenso wie auf unsere Kundinnen und Kunden. Swiss Climate Challenge heisst die App, die wir dazu entwickelt haben. Die App ist kostenlos und zeichnet auf, wie sich Nutzerinnen und Nutzer bewegen. Dank dem Einsatz digitaler Technologie wird erkannt, ob man mit dem E-Bike, Auto oder im Zug unterwegs ist. So errechnet die App die individuellen CO₂-Emissionen.

Die Swiss Climate Challenge setzt Anreize, das eigene Verhalten spielerisch zu beobachten. Die App motiviert zu klimafreundlichem Verhalten, stellt die individuellen Emissionen leicht verständlich dar und setzt sie in Verbindung zu den Pariser Klimazielen. Inzwischen wurde die App über 50 000-mal heruntergeladen. Arbeitgeber, Städte und Gemeinden unterstützen die Swiss Climate Challenge. So auch Ittigen.

Die Mobilität ist in der Schweiz für rund einen Drittel der Emissionen verantwortlich. Mobilität zählt zu unseren Grundbedürfnissen, auf die weder Privatpersonen noch Unternehmen verzichten wollen oder können.

Einen erheblichen Einfluss auf den CO₂-Ausstoss hat die Wahl des Verkehrsmittels: Ein fossil betriebenes Auto verursacht ungefähr 30-mal mehr CO₂ als eine Zugfahrt auf derselben Strecke. Elektroautos sparen rund die Hälfte der Emissionen ein. Unsere Fahrzeugflotte rüsten wir deshalb um, bis 2030 wird sie ausschliesslich aus elektrisch betriebenen Fahrzeugen bestehen. Der Wechsel auf Elektroautos senkt unsere Emissionen deutlich.

Bis 2025 werden wir als eines der ersten Schweizer Unternehmen vollständig klimaneutral sein. Dabei haben die Reduktion und Vermeidung unserer CO₂-Emissionen höchste Priorität. Seit 1990 hat Swisscom die CO₂-Emissionen aus dem Betrieb bereits um über 80 Prozent gesenkt. In den nächsten zwei Jahren wollen wir die 90 Prozent erreichen.

«Jetzt statt irgendwann» ist unsere Devise. Um Klimaziele zu erreichen, müssen wir alle zusammenarbeiten. An dieser Stelle danke ich der Gemeinde Ittigen. Die Verantwortlichen haben uns bei unseren Anstrengungen zum Klimaschutz bedeutend unterstützt. Ebenso bei der Durchführung der Swiss Climate Challenge hier in der Gemeinde.

Noch haben wir unsere Klimaziele nicht erreicht, doch gemeinsam kommen wir ihnen jeden Tag einen Schritt näher.

Saskia Günther, Head of Corporate Responsibility Swisscom

Vom Verbrennungsmotor zum Elektroantrieb – Ittigen geht voran!

Von Heidi Schlosser, Leiterin Fachbereich Umwelt, Gemeinde Ittigen



Seit 2020 verfolgen wir mit dem Konzept Klimact 2030⁺ kontinuierlich den ambitionierten Absenkpfad zur Reduktion der klimaschädigenden Treibhausgase. Die Mobilität ist dabei ein ganz wichtiger Hebel. Es ist unterdessen kein Geheimnis mehr, dass der Strassenverkehr für einen massgeblichen Teil des

CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. Das gilt auch für die Klimabilanz der Gemeinde.

Mobilitätslösungen sind aber heute nicht mehr nur eine Gemeindeangelegenheit, sondern es gilt, regionale oder sogar überregionale Ansätze zu verfolgen. Die Gesamtmobilitätsstrategie der Region und des Kantons Bern setzt dabei auf das

So fördert Ittigen die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton für Betriebe und öV-Betreiber:

- Für Betriebe: 20 Prozent des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch max. 4000 Franken pro Antrag.
- Für öV-Betreiber: 20 Prozent des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch max. 20 000 Franken pro Antrag

Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Gemeinde bei Unternehmen und bei privaten Haushalten und Siedlungen, bei Gemeindebetrieben sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher oder privater Eigentümer (exkl. Fördertatbestände Kanton):

- Wandladestationen 11 bis 22 kW: 1800 Franken pro Antrag und Ladestelle
- Ladesäule 11 bis 22 kW: 2200 Franken pro Antrag und Ladestelle
- Schnellladestationen > 22 kW: 180 Franken je kW, jedoch max. 20 000 Franken pro Antrag
- Kommerzielle Ladestationen: pro Antrag 20 000 bis 40 000 Franken, nach Einzelfallbeurteilung



Die E-Flotte von Ittigen. Im Vordergrund der VW ID.3, welcher zusammen mit dem Skoda Enyaq (nicht im Bild) schon bald von den Ittgerinnen und Ittigern ausserhalb der Bürozeiten genutzt werden kann.

4V-Modell: «Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten» und «Verkehr vernetzen». Diese Grundsätze werden auch im kommunalen Richtplan Verkehr aufgenommen und in relevanten Handlungsfeldern abgebildet. Ein Beispiel hierzu ist die Förderung von umweltfreundlichen und leisen Antriebsformen.

Förderungen E-Mobilität bei Einwohner/innen

Mit dem teilrevidierten Energieförderungsreglement (EFR), welches seit 1. Januar 2023 in Kraft ist, können wir nun ganz konkret Einfluss nehmen auf den Umstieg von fossilen Treibstoffen auf Elektroantrieb, nämlich mit der finanziellen Förderung von Ladestationen für die E-Mobilität. Für die Installation einer Wandladestation leistet die Gemeinde einen Beitrag von 1800 Franken. Beantragen können diese Beiträge sowohl private Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer wie auch Unternehmungen. Unterdessen wurden bereits 20 Wandladestationen installiert und finanziell unterstützt.

Sharing Gemeindefahrzeuge mit Bevölkerung

Die Gemeinde setzt auch auf E-Mobilität und hat ihre gasbetriebenen Fahrzeuge durch Elektroautos ersetzt. Mit dem Sharingmodell von Swiss e-Car können diese Fahrzeuge schon bald von der Bevölkerung ausserhalb der Bürozeiten gemietet werden. Ein weiteres Ziel ist es, auch die Fahrzeuge im Werkhof kontinuierlich auf Elektroantrieb umzustellen. Das elektrisch betriebene Wischfahrzeug fährt bereits auf den Ittger Strassen, weitere sollen folgen. Die Firma Schwendimann setzt für die Abfallentsorgung in Ittigen ebenfalls ein Elektrofahrzeug ein.

E-Mobilität – nicht alles, aber ein guter Anfang

Nicht alle Probleme können mit dem Umstieg auf E-Mobilität gelöst werden. Die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen, ist herausfordernd, vielfältig und komplex. Mittelfristig leisten Elektrofahrzeuge aber einen wesentlichen Beitrag zum Senken der CO₂-Emissionen und damit zum Erreichen der Ziele im Absenkpfad Klimact 2030⁺.

Ich kann mich noch gut an die Aussage unseres Physiklehrers an der Fachhochschule erinnern: «Verbrennungsmotoren sind fahrende Heizungen mit einem Wirkungsgrad von nur 30 Prozent.» Das können wir mit E-Mobilität vermeiden.

Mobilität im Dienste der Klimaziele in Unternehmen

**Interview mit Stefan Reber,
Verantwortlicher Mitarbeitermobilität Swisscom**



Herr Reber, was ist die Motivation von Swisscom, ein systematisches Mobilitätsmanagement zu betreiben?

Unser Klimaziel spielt eine wichtige Rolle. Die Swisscom-Mitarbeitenden reisen wann immer möglich mit dem öV und nur so viel wie unbedingt notwendig. Wir wollen die CO₂-Emissionen unserer Firmenfahrzeuge bis 2030 vollständig eliminieren. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen sind auch mit im Spiel, aber weniger im Vordergrund.

Die Mobilität der Swisscom-Mitarbeitenden hat sich in den letzten drei Jahren umfassend verändert. Wir haben das Mobilitätsangebot den flexiblen Arbeitsmodellen und den veränderten Bedürfnissen unserer Mitarbeitenden angepasst. Uns ist bewusst, dass wir mit einer zukunftsgerichteten und attraktiven Mobilität einen wichtigen Beitrag zur Mitarbeiterzufriedenheit sowie zur Arbeitgeberattraktivität leisten.

**Um welche Mobilität von wem geht es?
Welche Ziele setzt sich das Unternehmen?**

Das Swisscom-Mobilitätskonzept fokussiert auf eine zukunftsorientierte geschäftliche Mobilität unserer Mitarbeitenden. Das betrifft Fragen wie: In welchem Fall und mit welchen Fortbewegungsmitteln wird gereist? Welche Rahmenbedingungen legen wir fest? Oder: Kann die Mobilität einfach und digital bestellt aber auch abgerechnet werden? Die Priorität liegt bei Geschäftsreisen auf dem öV. Aber wenn immer möglich und wo es sinnvoll ist, wollen wir Reisen durch die digitale Kommunikation vermeiden. Regelmässige interne Teamaustausche zwischen zwei Standorten müssen nicht immer physisch erfolgen – hybride Meetings haben sich bei uns mittlerweile etabliert. Unsere Servicetechniker, Fieldforce sowie auch teilweise Sales-Mitarbeitende sind jedoch auf einen Personenwagen oder ein Nutzfahrzeug angewiesen. Fünf Prozent dieser Fahrzeuge haben wir heute bereits elektrifiziert.

Mit welchen Mitteln versuchen Sie Ihre Ziele zu erreichen?

Das Erreichen der unterschiedlichen Unternehmensziele muss immer im Einklang erfolgen. Konkret arbeiten wir mit folgenden Massnahmen:

- Antizipation neuer, agiler Arbeitsmodelle. Die Swisscom-Mitarbeitenden sind gegenwärtig mindestens zwei Arbeitstage pro Woche am Arbeitsplatz. Die Mobilität muss diese Flexibilität gewährleisten.
- Vergünstigte Abgabe von SBB GA. Swisscom gibt keine geschäftlichen GA mehr ab. Die Mitarbeitenden können geschäftliche Reisen mit ihrem privaten GA bis zu 100 Prozent verrechnen.
- Alle Swisscom-Mitarbeitenden haben Anrecht auf ein Halbtax-Abo.
- Die Mitarbeitenden können geschäftliche öV-Reisen einfach und digital mit der SBB-App auf dem Smartphone ohne Freigabeprozess buchen.
- Die Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotte ist ein Fokusthema. Wir haben dazu das Konzept «Fahren und Laden für E-Fahrzeuge» erarbeitet und eingeführt. Das Laden ist nicht nur am Arbeitsplatz und unterwegs, sondern auch Zuhause möglich. Die privaten Ladestationen werden durch Swisscom subventioniert und der Strom wird nach den effektiv gefahrenen Kilometern und gemäss den Strompreisen der Wohngemeinde automatisch vergütet.
- 2022 hat Swisscom «Mobilität as a Service» mit einem persönlichen Mobilitätsbudget pro Mitarbeitenden pilotiert und getestet. Wir glauben daran, dass unsere Mitarbeitenden zukünftig ihre Mobilität individuell ihren Bedürfnissen entsprechend buchen und nutzen werden.



Bis 2030 wird die gesamte Flotte von Swisscom mit 2500 Fahrzeugen umgerüstet auf E-Fahrzeuge.

Was sind die Herausforderungen? Was können andere von Ihren Erfahrungen lernen?

Das Umsteigen auf den öV erfordert möglichst einfache Buchungsmöglichkeiten. Die Vergabe eines Halbtax-Abos an alle Mitarbeitenden lohnt sich sowohl für den Arbeitgeber, wie auch für die Mitarbeitenden.

Mit dem neuen Mobilitätskonzept war der grosse Kulturwandel, dass wir die Mobilität möglichst konsequent von Benefits-Themen getrennt und vereinfacht haben. Bei Swisscom gibt es drei, nach rein funktionalen Kriterien für die verschiedenen Anwendungen ausgewählte und zukünftig rein elektrische Fahrzeugkategorien.

Wir stellen gegenüber Mitarbeitenden, Vorgesetzten und dem Management die Transparenz sowie die Governance sicher.

Welche Angebote hat Swisscom, die für das Mobilitätsverhalten der Ittiger Einwohnenden relevant sind?

Ittigerinnen und Ittiger können ausserhalb der Bürozeiten und am Wochenende die E-Fahrzeug-Ladestationen in Worblaufen nutzen und können sich aktiv an der Swiss Climate Challenge beteiligen.

Interview Peter Lehmann

Orange wird immer grüner

Von Fabian Schmid, Direktor RBS



Mehr als 100-mal pro Tag – zur Pendlerzeit alle 7,5 Minuten – verbindet ein oranger RBS-Zug Ittigen mit Bern und dem Worblental. Zudem bringen die Buslinien 33, 40, 41, 43 und 47 die Ittigger Bevölkerung in die Quartiere der Gemeinde und verbinden sie mit den Nachbargemeinden. Damit gehört Ittigen

zu den besterschlossenen Gemeinden im gesamten Berner S-Bahnnetz. Rund 10 000 Fahrgäste nutzen täglich die Busse und Züge von oder nach Ittigen. Sie leisten damit einen substantiellen Beitrag an staufreiere Strassen und an das Klima. Denn die Züge des RBS verkehren mit 100 Prozent elektrischer Energie aus erneuerbaren Quellen; ein Teil davon ist Worblentaler Solarstrom. Und auch die RBS-Busflotte ist bereits zu knapp zehn Prozent elektrifiziert.

Der öffentliche Verkehr ist platzsparend und verbraucht über viermal weniger Energie als der motorisierte Individualverkehr, auch im Vergleich mit einem Elektroauto. Damit ist er Teil der Lösung für die Klimastrategie – und der RBS für die Gemeinde Ittigen der zentrale öV-Partner. Für die Nutzung des öffentlichen

In unserer Unternehmensstrategie sind drei Hauptstossrichtungen vorgesehen: Klimaneutralität, Energieeffizienz und Kreislaufwirtschaft.

Fabian Schmid

Verkehrs gibt es in Ittigen weitere starke Argumente: Bereits zum dritten Mal in Folge war der RBS 2022 die pünktlichste Bahn der Schweiz, und mit der Planung von Bahn und Bus aus einem Guss sind die Reisewege und Umsteigevorgänge abgestimmt.

Neue Angebote

Um auch Arbeitspendler/innen, Freizeit- und Gelegenheitsfahrer/innen vom öffentlichen Verkehr zu überzeugen, haben sich die öV-Unternehmen einiges einfallen lassen. So sind seit kurzem die öV-Abonnemente auch im Moonliner-Nachtangebot gültig und mit dem neuen GA Night geniessen junge Erwachsene für 99 Franken ein ganzes Jahr ab 19 Uhr freie Fahrt. Der Tarifverbund Libero bietet zudem via Gemeinden ein kostenloses Neuzuzügerset an, und Arbeitgeber haben die Möglichkeit, ihren Mitarbeitenden vergünstigte Jobabos anzubieten.

Für den RBS als Transportunternehmen mit öffentlichem Auftrag kann es indes nicht genügen, eine per se ökologische Dienstleistung anzubieten. Als Betrieb mit gegen 500 Mitarbeitenden ist auch er selbst der Nachhaltigkeit verpflichtet. Nachhaltigkeit ist deshalb seit über zehn Jahren Teil der Unternehmensstrategie. Darin sind drei Hauptstossrichtungen vorgesehen: Klimaneutralität, Energieeffizienz und Kreislaufwirtschaft.



Es sind bereits vier Elektrobusse im Einsatz, zwei weitere folgen im Jahr 2024.



Die Rekuperation von Bremsenergie, Ecodrive-Schulungen bei Lokführerinnen und Lokführer oder die gezielte Steuerung der Zugsheizungen sollen dazu beitragen, den Stromverbrauch zu senken.

Auf dem Weg zu Netto-Null

Der RBS möchte das Netto-Null-Ziel im Betrieb bis 2032 erreichen. Das sind die wichtigsten Handlungsfelder auf diesem Weg:

- Elektrifizierung der Busflotte: Die knapp 50 Busse werden nach und nach durch Busse mit fossilfreiem Antrieb ersetzt, aus heutiger Sicht durch Elektrobusse. Dies geschieht nach Erreichen des Lebensendes, in der Regel nach rund zwölf Jahren und gegen einer Million Kilometer. Es sind bereits jetzt vier Elektrobusse, zwei weitere folgen im 2024. Die Mehrzahl der Busse wird bis ca. 2028 ersetzt.
- Gebäudeheizungen: Bis 2023 werden Gebäude, die noch nicht CO₂-frei beheizt sind, umgebaut. Es handelt sich um Werkstätten, Betriebsgebäude und das Bürogebäude in Worblafen, das durch einen Neubau ersetzt werden soll.
- Dienstfahrzeuge auf Schiene und Strasse: Neue Dienstfahrzeuge werden als Elektrofahrzeuge beschafft. Noch länger im Einsatz stehende, nicht abgeschriebene Fahrzeuge, z.B. langlebige Schienentraktoren für den Einsatz auf Baustellen, sollen ab 2032 mindestens teilweise mit Treibstoff aus erneuerbaren Energien betankt werden. Ein Teil der Emissionen wird temporär auch über Zertifikate kompensiert.

Der RBS verbraucht mit rund 20 GWh ähnlich viel Strom wie 4000 bis 5000 Haushalte, den grössten Teil davon für den Zugverkehr. Da lohnt sich Energiesparen! Verschiedene Massnahmen, etwa die Rekuperation von Bremsenergie, Ecodrive-Schulungen bei Lokführerinnen und Lokführern oder die gezielte Steuerung der Zugsheizungen sollen dazu beitragen, den Stromverbrauch zu senken. Zudem hat der RBS auf zwei eigenen Dächern bereits Photovoltaik-Anlagen installiert, um auch selbst elektrische Energie zu produzieren. Weitere Anlagen sind geplant

Der RBS befindet sich auf dem (langen!) Weg zur Klimaneutralität. Gleichzeitig bietet er der Bevölkerung und den Arbeitnehmenden in seinem Einzugsgebiet die Möglichkeit, ihre individuelle Mobilität nachhaltig zu gestalten. Orange wird immer grüner. Steigen Sie ein, die orangen Züge und Busse des RBS freuen sich auf Sie. Willkommen unterwegs!

P.S: Gerne haben wir ein offenes Ohr für Ihre Anregungen, damit der RBS noch schneller noch grüner wird und Sie Ihre Mobilität im öffentlichen Verkehr entspannt geniessen können.

Diesel, Elektro oder Wasserstoff – wie fahre ich am klimafreundlichsten? Erkenntnisse der Wissenschaft

Antworten von Christian Bauer, Experte für Lebenszyklus- und Nachhaltigkeitsanalysen am Paul-Scherrer-Institut



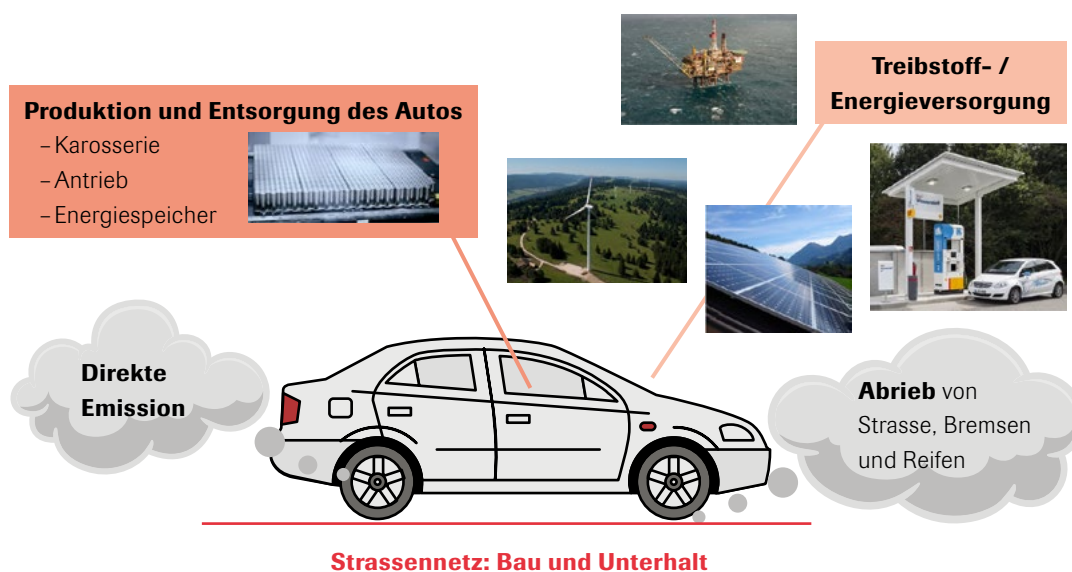
Herr Bauer, Sie gelten als DER Experte in der Schweiz in Sachen Klimabilanzen von Antriebssystemen. Was beinhaltet eine Klimagasbilanz über den ganzen Lebenszyklus eines Fahrzeugs? Was muss alles beachtet werden?

So eine Klimagasbilanz beinhaltet sämtliche Treibhausgasemissionen, die bei der Produktion und Entsorgung der Autos sowie bei deren Betrieb verursacht werden. Sowohl die direkten, die bei Verbrennern aus dem Auspuff kommen, als auch die indirekten – also beispielsweise die Emissionen, die durch die Stromproduktion verursacht werden oder diejenigen, welche bei der Herstellung von Stahl entstehen, der für die Karosserie gebraucht wird. Und Treibhausgasemissionen beinhalten nicht nur CO₂, sondern auch andere Gase wie Methan. Wobei CO₂ mit Abstand am wichtigsten ist.

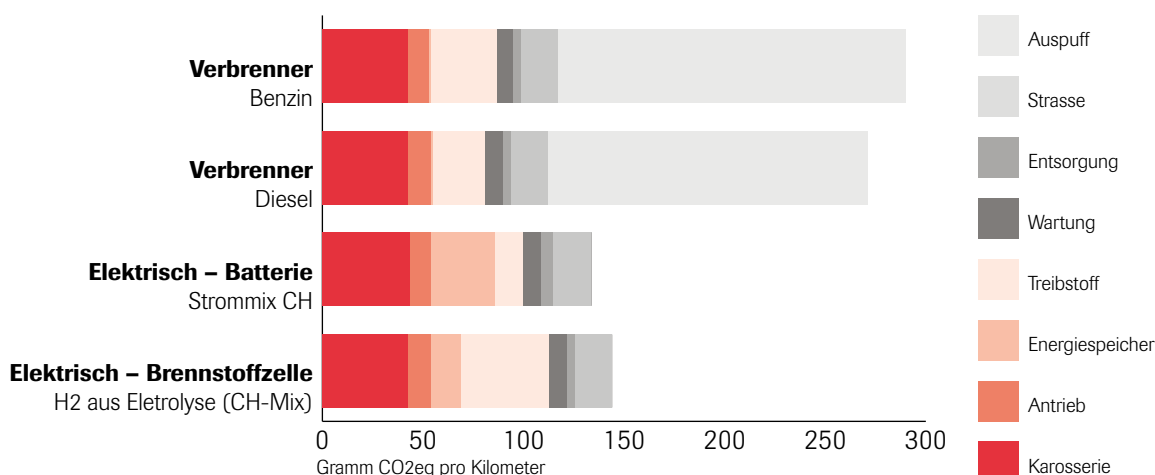
Elektroantriebe schneiden in der Klimabilanz über den ganzen Lebenszyklus am besten ab. Warum ist das so, trotz der CO₂-verbrauchenden Herstellung der Batterie und ihrer Entsorgung?

Elektroantriebe, also Autos mit batterieelektrischem Antrieb, schneiden dann deutlich besser ab in der Klimabilanz als Verbrenner, wenn der Strom, mit dem die Batterien geladen werden, CO₂-arm ist. Also beispielsweise aus Wasserkraftwerken, Windturbinen, Photovoltaikanlagen oder Kernkraftwerken stammt. Ist das nicht der Fall und der Strom kommt aus Gas- und Kohlekraftwerken, dann ist der Vorteil der Batterieautos bestenfalls gering.

Dieser Vorteil ergibt sich einerseits daraus, dass Elektroantriebe viel weniger Energie brauchen als Verbrennungsmotoren, bei denen der grösste Teil der Energie im Treibstoff in Wärme umgewandelt wird und nicht in Vortriebsenergie. Andererseits eben daraus, dass diese Energie so gut wie frei von CO₂ bereitgestellt werden kann.



Mittels Ökobilanz werden die gesamten Umweltbelastungen aus Produktion, Nutzung, Entsorgung/Recycling gemessen (Emissionen in Luft, Wasser, Boden; Land- und Ressourcenverbrauch) entlang des Lebenswegs eines Fahrzeugs.



Autos mit batterieelektrischem Antrieb, schneiden dann deutlich besser ab in der Klimabilanz als Verbrenner, wenn der Strom, mit dem die Batterien geladen werden, CO₂-arm ist.

Es ist richtig, dass vor allem die Herstellung der Speicherbatterien für Elektroautos in der Klimabilanz negativ zu Buche schlägt. Weil in solchen Batterien, die einige 100 Kilogramm haben, viele Metalle verbaut sind, bei deren Herstellung hohe CO₂-Emissionen entstehen. Auch die Herstellung der Batterie selbst braucht relativ viel Energie, welche oft aus fossilen Quellen stammt und dementsprechende CO₂-Emissionen verursacht. Dieser Nachteil wird in der Bilanz aber recht schnell wieder wettgemacht – sofern CO₂-armer Strom «getankt» wird.

Ab ungefähr wie viel Kilometerleistung ist heute in der Schweiz ein Mittelklassewagen mit Elektroantrieb im Schnitt klimafreundlicher als ein Benziner? Wie viele Kilometer leisten heute Batterien in E-Fahrzeugen ungefähr?

Man kann von rund 30 000 bis 50 000 Kilometern ausgehen, ab dann sind Batterieautos in der Schweiz klimafreundlicher als Verbrenner. Wobei diese Zahl stark schwanken kann, abhängig von den einzelnen Fahrzeugmodellen und vor allem deren Energieverbrauch. Und es hängt auch davon ab, wie sich die Stromversorgung in der Schweiz in Zukunft entwickeln wird, schliesslich werden Autos rund 15 Jahre lang gefahren. Sollten in Zukunft Gaskraftwerke zum Einsatz kommen, dann wäre das sehr schlecht für die Klimabilanz von Elektroautos.

Bei den Batterien geht man heute davon aus, dass diese genauso lange halten wie der Rest des Fahrzeugs, also rund 200 000 Kilometer oder auch mehr. Das hängt aber auch davon ab, wie die Batterie geladen wird. Häufiges Schnellladen mit hohen Leistungen lässt die Batterie schneller altern als das langsame Laden beispielsweise zu Hause.

Wie schneidet ein PlugIn-Hybrid-Fahrzeug in der Klimabilanz ab und wie eines mit Wasserstoff? In welche Richtung geht die technologische Entwicklung bei den Personenfahrzeugen?

PlugIn-Hybride schneiden dann gut ab in der Klimabilanz, wenn sie einen Grossteil der Strecken elektrisch zurücklegen, also oft für kurze Strecken genutzt werden und der Verbrennungsmotor lediglich ein «Back-up» darstellt. Wird meist der Verbrennungsmotor genutzt, kann die Bilanz auch schlechter ausfallen als bei normalen Verbrennern, weil in PlugIn-Hybriden ja ein elektrischer Antrieb inklusive Batterie steckt, was das Fahrzeuggewicht und damit den Energieverbrauch beim Fahren erhöht.

Autos mit Wasserstoffantrieb, also Brennstoffzellenfahrzeuge, sind dann klimafreundlich, wenn der Wasserstoff für die Brennstoffzelle CO₂-arm produziert wird. Das kann man beispielsweise machen, indem man Wasser mittels Elektrolyse in Wasserstoff und Sauerstoff spaltet und dazu CO₂-armen Strom nutzt. Es ist wie bei den Batterieautos: Die Klimabilanz steht und fällt mit der Art des Stroms, der direkt oder indirekt genutzt wird.

Die technologische Entwicklung bei Personenvagen geht derzeit stark in Richtung Batterieautos. Weil sie sehr klimafreundlich sein können, in der Herstellung billiger sind als Brennstoffzellenautos und auch die Ladeinfrastruktur zumindest zum Teil vorhanden ist, während Wasserstofftankstellen heute Mangelware sind.

Bei den Batterien geht man heute davon aus, dass diese genauso lange halten wie der Rest des Fahrzeugs, also rund 200 000 Kilometer oder auch mehr.

Christian Bauer

Wie steht es um die Wirtschaftlichkeit verschiedener Antriebssysteme?

Vergleichbare Batterieautos und Verbrenner weisen über die ganze Lebensdauer im Schnitt ähnlich hohe Gesamtkosten auf. Wobei es aber auch deutliche Unterschiede geben kann, je nach Fahrzeugmodell und Stromkosten. Wenn man ein Batterieauto oft an Schnellladestationen laden muss, wird es recht teuer. Auch die Benzin- und Dieselpkosten schwanken stark.

Wir sprechen auch in der Schweiz von Stromlücken in künftigen Wintern. Werden wir genügend Strom haben für das Umrüsten aller Fahrzeuge auf Elektroantrieb?

Falls man sich rechtzeitig um den Ausbau der erneuerbaren Stromproduktion kümmert, sollte genug Strom vorhanden sein. Der Umstieg auf Elektroautos passiert ja nicht von heute auf morgen. Allerdings, auch neue Kraftwerke haben zum Teil lange Vorlaufzeiten. Es muss beides parallel passieren: der Ausbau der erneuerbaren Stromproduktion und der Wechsel auf Elektroautos. Was wir auch brauchen, ist eine Integration in die gesamteuropäische Stromversorgung. So kann eine «Winterlücke» einfacher und günstiger geschlossen werden.

Was sollte ich bedenken beim nächsten Fahrzeugwechsel?

Brauche ich tatsächlich ein eigenes Auto oder kann ich meinen Mobilitätsbedarf auch anders decken? Muss das Auto wirklich schon gewechselt werden? Und falls beides der Fall ist: Entspricht ein Elektroauto meinen Anforderungen und Rahmenbedingungen, beispielsweise hinsichtlich Fahrstrecken und Lademöglichkeiten? Wenn ja, dann ist ein Elektroauto sicher die beste Wahl.

Interview Peter Lehmann

Ladeinfrastrukturen in Miteigentümersiedlungen

Interview mit Philipp Kislig und Wolfgang Schwitz zum Aufbau einer E-Ladeinfrastruktur in der Siedlung Sunnepark.



Sie haben E-Ladeinfrastrukturen für die Einstellhallen der Siedlung Hausmattstrasse 30–74 aufgebaut. Wie ist Ihr Immobilienkomplex strukturiert?

Die Siedlung Sunnepark Ittigen besteht aus 22 Einfamilienhäusern und vier Mehrfamilienhäusern mit total 19 Stockwerkeinheiten, also insgesamt 41 Miteigentümer-Parteien. Der Komplex verfügt über zwei zusammenhängende Einstellhallen mit insgesamt 72 Parkplätzen sowie zehn oberirdischen Besucherparkplätzen.

Welche Motive haben die Bewohnenden für einen Umstieg auf Elektrofahrzeuge?

Wir denken, dass sich das Bewusstsein bei unseren Miteigentümern durchsetzt, wonach Verbrennungsmotoren mittelfristig keine Zukunft haben. Ein Grund ist sicher auch, dass man unabhängig werden möchte von fossilen Energiequellen im Ausland. Eine Motivation ist natürlich, dass die beiden Mehr-

Ohne das beherzte Engagement der beiden Miteigentümer Philipp Kislig, Wolfgang Schwitz und der Projektgruppe, hätte die Sunnepark-Siedlung heute wohl keine Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge.

familienhäuser, welche die zwei Einstellhallen mit Strom versorgen, selber Strom über Photovoltaik-Anlagen produzieren und Überschüsse somit sinnvoll genutzt werden können. Schliesslich dürfte die Überlegung eine Rolle spielen, dass ein Parkplatz mit einer E-Ladeinfrastruktur bei einer späteren Vermietung oder einem Verkauf einen deutlichen Mehrwert generiert.

Handelt es sich bei den beteiligten Personen um solche, welche ihre Fahrzeuge zum Pendeln oder vor allem in der Freizeit nutzen?

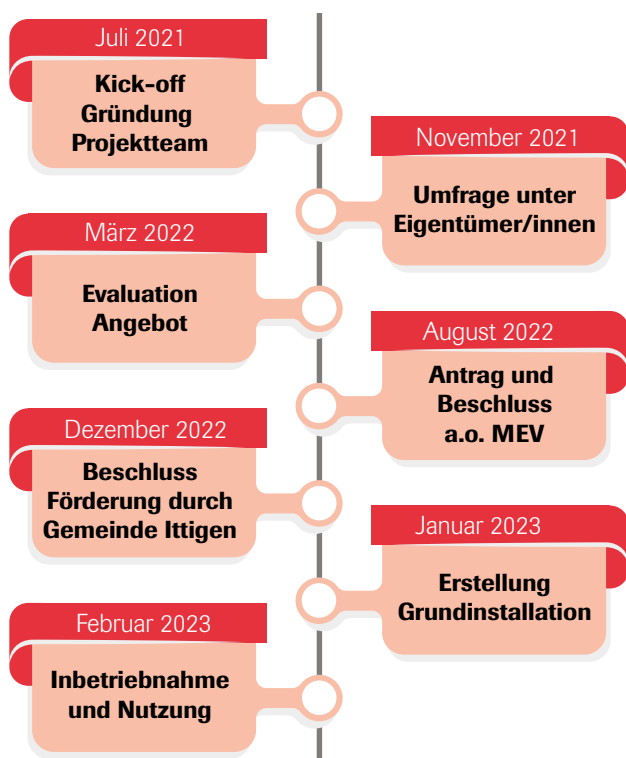
Schätzungsweise sind es zu einem Grossteil Personen, welche mit öV pendeln und ihr Fahrzeug vorwiegend für die Freizeit nutzen.

Ist die geringere Reichweite von Elektrofahrzeugen ein Thema?

Je länger, je weniger, da einerseits diesbezüglich enorme technische Fortschritte erzielt wurden und andererseits das Netzwerk an Ladestationen kontinuierlich ausgebaut wird. Die Möglichkeit, zu Hause an der eigenen Ladestation sein Fahrzeug zu laden, ist eine wichtige Voraussetzung hierfür. Persönlich weiss ich heute, dass die Reichweite im Normalfall keine Rolle spielt, da ich sie nicht ausschöpfen werde. Natürlich müssen längere Fahrten anders als bei einem Verbrennerfahrzeug entsprechend geplant werden. Aktuelle Elektrofahrzeuge unterstützen jedoch mit ihrem Navigationssystem bereits die Planung sowie die Lokalisierung der Ladestationen unterwegs.

Ist der Umstieg auf E-Mobilität bei gewissen Beteiligten bereits geschehen oder steht er erst an?

Wir haben aktuell 23 Parkplätze und einen Besucherparkplatz mit Ladestationen ausgerüstet, was wir als sehr positiv werten. Ein Miteigentümer nutzt die Infrastruktur bereits und war froh, als die Betriebsaufnahme Mitte Februar erfolgte. Aufgrund der langen Lieferfristen werden weitere Elektrofahrzeuge allerdings wohl erst im Verlauf des Jahres in den Einstellhallen stehen.



Ein sorgfältig geführter Prozess der Meinungsbildung ist der Schlüssel zum Erfolg. (a.o. MEV: ausserordentliche Miteigentümerversammlung)

Was kostete das Umrüsten und welchen Beitrag leistete die Gemeinde?

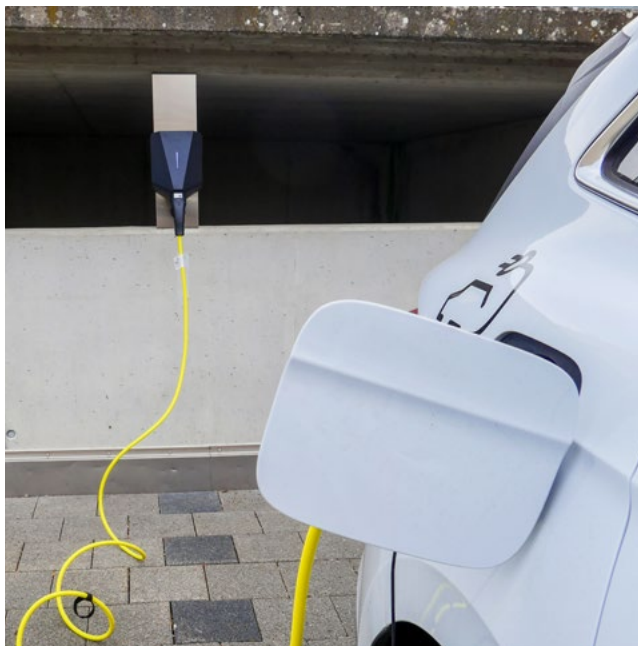
Die Grundinfrastruktur haben alle Miteigentümer gemeinsam finanziert. Sie betrug rund 500 Franken pro Parkplatz, wobei die Hälfte aus dem Erneuerungsfonds der Miteigentümergeinschaft finanziert wurde. Der Kauf und Anschluss einer Ladestation belief sich dann noch auf knapp 2300 Franken pro Parkplatz, wovon die Gemeinde 1800 Franken in Form eines Förderbeitrags übernahm. Die Gesamtkosten von etwas weniger als 1000 Franken pro Ladestation waren wohl mit ein Grund für die hohe Zustimmung und Beteiligung.

Gab es auch Gegner der Investition? Wie kam man zu einem Konsens?

Wir haben den Prozess sorgfältig geführt. Wir riefen zuerst eine Projektgruppe ins Leben, führten dann eine Umfrage durch, in die wir ergebnisoffen gestartet sind, und bei der zu unserer positiven Überraschung fast alle mitmachten. Erstaunlicherweise fanden 62 Prozent der Antwortenden, man solle die Grundinfrastruktur rasch umsetzen, 30 Prozent wollten noch etwas zuwarten und acht Prozent waren dagegen. Wir nahmen die kritischen Argumente ernst, organisierten Informationsanlässe. Wir blieben dran, argumentierten und versuchten zu überzeugen. Schlussendlich stimmten die Miteigentümer dem Bau der Grundinstallation mit deutlicher Mehrheit zu. Der Prozess von der ersten Idee bis zur Inbetriebnahme der Ladeinfrastruktur hat gut eineinhalb Jahre gedauert.

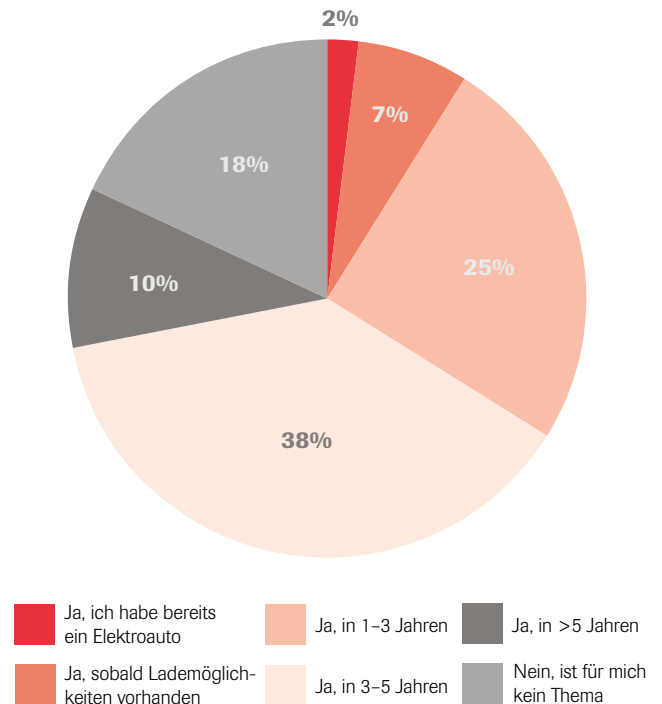
Wie beurteilen Sie das Angebot der Gemeinde, einen Teil der Investitionen zu übernehmen?

Das ist ein sehr wirksames Steuerungsinstrument. Es löste bei uns einen wahren Boost aus. Wir rechneten bei Inbetriebnahme der Anlage anfänglich mit rund fünf Ladestationen. Die



Klug vorausgedacht: Anschluss auch beim Besucherparkplatz.

Ist für Sie die Anschaffung eines Elektroautos ein Thema?



Für über 80% der beteiligten Parteien ist die Anschaffung eines E-Fahrzeugs ein Thema.

Bekanntgabe der Gemeindesubvention führte schliesslich zu 23 Anschlüssen, was bereits einem Drittel aller Parkplätze entspricht. Die Ansprechperson in der Gemeinde, Frau Schlosser, hat uns sehr gut empfangen, unbürokratisch betreut und begleitet. Ein grosses Kompliment an die Gemeinde Ittigen und ihre Mitarbeitenden!

Was sind Ihre Learnings, Ihre Empfehlungen für Andere in vergleichbaren Situationen?

Den Prozess der Meinungsbildung sorgfältig führen. Mit einer Umfrage starten. Die Bewohner/innen mit einbeziehen und auf Bedenken eingehen. Zeit für Meinungsbildung durch Infoveranstaltungen lassen. Nicht mit der Tür ins Haus fallen und nicht als erstes Finanzforderungen stellen. Verhandlungen mit Anbietern ebenfalls sorgfältig führen und Schnellschüsse vermeiden.

Wie könnte die Gemeinde abgesehen von der Subvention den Umstieg noch fördern?

Baureglement und Überbauungsordnungen könnten den Ausbau von Ladeinfrastrukturen als Standard vorschreiben oder mindestens Anreize dazu schaffen. In Relation zu den Gesamtkosten sind diese Investitionen vernachlässigbar. Der Auf- und Ausbau von öffentlichen Ladeinfrastrukturen schliesslich ist Voraussetzung für das Fahren mit Elektrofahrzeugen über längere Distanzen und sollte weiter vorangetrieben werden.

Interview Peter Lehmann

Erfahrungen einer Umsteigerin

Heidi Schlosser, du arbeitest bei der Gemeinde Ittigen. Wie würdest du dein Mobilitätsverhalten bezüglich Klimaverträglichkeit auf einer Skala von 1 (sehr schädlich) bis 10 (sehr freundlich) taxieren und begründen?

Ich würde mich auf der Skala bei neun eintragen. Verbesserungspotenzial gibt es ja immer. Ich besitze seit über 20 Jahren kein eigenes Auto mehr. Dafür habe ich ein GA, ein ClickandDrive-Abo bei Mobility und fahre Velo, seit einem Jahr ein E-Bike – schliesslich bin auch nicht mehr die Jüngste! (lacht) Zu Fuss bin ich natürlich auch viel unterwegs. Mit dem Flugzeug in die Ferien gehe ich einmal in zehn Jahren, sprich nur wenn ich unbedingt muss. Ganz CO₂-frei bin also auch ich nicht unterwegs.

Was waren und sind deine Beweggründe für dein aktuelles Mobilitätsverhalten? Wie ist es dazu gekommen?

Ich habe mir überlegt, wofür ich ein Auto wirklich benötige und gemerkt, es geht auch ohne. Meine Challenge war schon damals zu schauen, ob ich es schaffe. Ich hatte ein Auto und sogar ein Motorrad, ein grosses mit 750 ccm. Ich verbiete mir nicht alles, denn es gibt schon Gründe fürs Autofahren. Zum Beispiel für den Transport von schweren Gegenständen. Da nehme ich das Mobility-Fahrzeug. Für mich ist nicht nur die Wahl der Verkehrsmittel wichtig, sondern auch die Strecke und die Dauer. So habe ich mich immer wieder für einen Umzug in die Nähe meines Arbeitsortes entschieden. Das persönliche Mobilitätsverhalten ist ein Gesamtkonzept.

Wie lebt es sich mit einer klimaverträglichen Mobilität? Worauf verzichst du? Was gewinnst du? Was ist speziell?

Es lebt sich gut. Ich habe mich bereits so daran gewöhnt, dass es mir nicht mehr auffällt. Ausser manchmal, wenn die S-Bahn rappelvoll ist. Pendeln ist nicht immer entspannend. Wenn ich mir aber vorstelle morgens ins Auto sitzen und mich voll konzentrieren zu müssen auf den Strassenverkehr, wo unter-

Ich habe schon ein paar lustige Dinge erlebt und auch die kleinen Begegnungen sind manchmal ganz amüsant oder berührend: So haben kürzlich zwei 10-jährige Jungs einander in der S-Bahn die Bankenkrise erklärt.

Heidi Schlosser

dessen so viel los ist, bin ich doch lieber im «Zügli». Ich habe schon ein paar lustige Dinge erlebt und auch die kleinen Begegnungen sind manchmal ganz amüsant oder berührend: So haben kürzlich zwei 10-jährige Jungs einander in der S-Bahn die Bankenkrise erklärt. Sowieso bin ich vom öV in der Schweiz immer wieder beeindruckt – man kommt fast überall hin. Für meine Sommerferien in Adelboden beispielsweise hält das Postauto genau vor dem Hotel.

Welche Reaktionen erhältst du aus deinem sozialen Umfeld?

In meinem Umfeld hat fast niemand mehr ein eigenes Auto. Ich falle da also gar nicht auf.

Hast du eine Message an Personen, die weniger klimafreundlich unterwegs sind?

Ou, das finde ich schwierig. (denkt nach) Wir haben mittlerweile so viele Infos sowohl zu den schädlichen Auswirkungen wie auch zu den entsprechenden Gegenmassnahmen, dass sich alle ihre eigenen Gedanken machen und auch Handlungsmöglichkeiten überlegen können. Wichtig finde ich, dass wir – und da schliesse ich mich natürlich mit ein – immer wieder über unser Verhalten nachdenken, Rechenschaft ablegen und versuchen uns zu verbessern. Das sind wir den nachfolgenden Generationen schuldig.

Interview Peter Lehmann

«Das, was wir in der Ferne suchen, finden wir auch auf nahem Weg»



Gedanken von Celia Hug, 20-jährig, Studentin der visuellen Kommunikation an der HKG Basel, Autorin und Gestalterin des Buches «Suche Fern. Finde Nah. Fernreiseträume klimaschonend verwirklichen».

Wir sind eine Gesellschaft mit wachsender Freizeit,

gleichzeitig ist unsere Freizeitmobilität ein grosser Verursacher von Treibhausgasen. Was können wir dagegen tun?

Zumindest nicht weniger Freizeit fordern, denn unsere Arbeit belastet unser Klima ja auch. Aber wir können zu Freizeitgestaltung mit geschärftem Blick anregen, und das nicht nur bezogen auf Reisen, sondern generell auf das, was wir in der Freizeit tun. Wir können Handlungsspielräume aufzeigen, um Verantwortung im eigenen Leben zu übernehmen, um selber zu entscheiden, was gut für das Klima ist – es gibt ja so viele schöne Alternativen zu klimaschädigenden Tätigkeiten, ohne dabei verzichten zu müssen.

Was zeigt uns dein Werk «Suche Fern. Finde Nah.» diesbezüglich genau?

Das Buch ist ein illustrierter Schweizer Reiseführer, der auf spielerische Art und Weise zeigt, dass Fernreisen eben auch anders möglich ist. Ich muss nicht in die Mongolei fliegen, um das Gefühl der unendlichen Weite zu erleben, ich kann das auch in der Greinaebene, ohne dabei das Klima weiter zu belasten. Begleitend zeige ich dabei Zusammenhänge zur Klimathematik auf und versuche, positive Anregungen zu geben, um klimafreundlicher zu reisen. Mit meinem Buch möchte ich aber mehr als Reisealternativen zeigen. Ich will die Lesenden einladen, das eigene Bewusstsein zu schärfen, zur Reflektion anregen und inspirieren, den Blick auf das Naheliegende zu richten. Mehr das «Grosse im Kleinen» sehen, das Unbekannte im Bekannten, das Ferne im Nahen – und die Zusammenhänge dazwischen.

Was hat dich bewogen, dieses Projekt zu realisieren?

Ich war 18-jährig, von einem inneren Drang erfüllt, mich zu bewegen, zu reisen, von Zuhause weg zu gehen. Ich war plötzlich im Dilemma, vieles von der Welt sehen zu wollen, und gleichzeitig zu wissen, dass Vielfliegen überhaupt nicht mit meinen Werten übereinstimmt. Zur selben Zeit stand meine Matura-Arbeit im Raum – und so habe ich dieses Thema zum Anlass genommen, dieses Buch schreiben und zu gestalten.



Suche Fern. Finde Nah.

Ein illustrierter Schweizer Reiseführer, der die ferne Welt verblüffend nah in unsere Heimat bringt. Auf 136 Seiten erzählt das Buch von der Lust des Entdeckens, präsentiert mithilfe eindrücklicher Fotografien, Reiseberichten und Routenbeschreibungen sechs alternative Reisevorschläge zu magischen Orten in der Schweiz. Ein Buch, das den Bogen von der weiten Welt in die Schweiz zurückspannt, zum ökologischen Reisen ermuntert und den nachhaltigen Tourismus unterstützt.

Mehr Infos und Buchbestellung:

www.suchefernfindenah.ch





Plaun la Greina, Lumnezia GR/TI, Schweiz, Distanz: 260 km (von Ittigen aus),
Reise: 8.6 kg CO₂

Was hat das Buch ausgelöst?

Dass mein ganzes Herzblut in diesem Buchprojekt steckt, hat sich so auch gegen aussen sichtbar gemacht. Man spricht fast 2.5 Jahre nach dem ersten Erscheinen immer noch darüber. Ich konnte rund 1400 Exemplare verkaufen, seit einiger Zeit ist es vergriffen. Nun ist es endlich so weit und die 4. Auflage ist auf dem Weg zu Druck – ich bin gespannt, wo mich dieses Projekt noch hinträgt.

Ausserdem erhielt ich durch das Buch viele Plattformen, mitzureden und mitzuwirken, habe einen eigenen Dialogabend zum nachhaltigen Tourismus organisiert und biete vereinzelte (auch mehrtätige) Touren zu den Reisezielen im Buch an. Ich habe die Chance erhalten, als «Catalystin» bei collaboratio helvetica einzutauchen und stand auf verschiedensten Bühnen und konnte beispielsweise das diesjährige Liechtensteinische Bildungsforum mitgestalten: Das sind prägende Erfahrungen, die weit über das Buch hinausgehen.

Dass ich Menschen mit meinem Ansatz Reisen neu zu denken anregen kann, gibt mir ein gutes Gefühl. Für mich ist das einer von vielen Wegen, wie wir die Zukunft nachhaltiger gestalten.

Du bist jung, engagiert für eine lebenswerte Zukunft und die Agenda 2030. Was ist deine Message an Gleichaltrige und an die älteren Generationen?

Da ich meine Message nicht nach Generationen aufteilen möchte, sage ich mega gerne an alle da draussen: Werde mutiger für Veränderung! Mach dich auf die Reise und lass dich auf Neues ein – neues Terrain erkunden, altbekannte Pfade verlassen.

Stärken wir uns gegenseitig und resignieren wir nicht, auch wenn wir manchmal vor Mauern stehen, denn es geht um uns, um unsere Zukunft.

Der «älteren Generation» möchte ich speziell sagen: Bleiben wir dran, denn generationenübergreifend können wir etwas verändern. Nutzen wir das Potenzial eines Landes mit einem so guten Bildungssystem, schaffen wir mehr Dialog statt Debatte und werden wir als Netto-Null-Schweiz ein Vorbild für andere Länder!

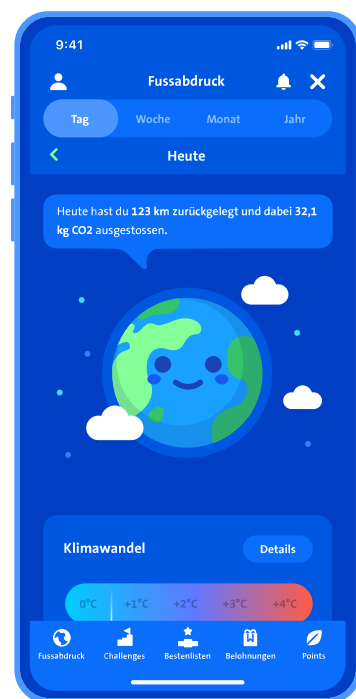
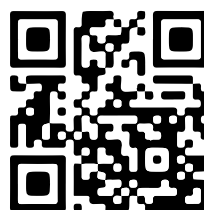
Interview Peter Lehmann

Bist du bereit für die Ittiger Challenge? Nimmst du die Herausforderung an?

Gemeinsam auf Netto-Null – gewinne Ruhm, Ehre und attraktive Preise!

Unsere Mobilität ist die zweitgrösste Quelle von Treibhausgasen. Netto-Null ist trotzdem möglich. Gemeinsam schaffen wir es! Und so geht's ...

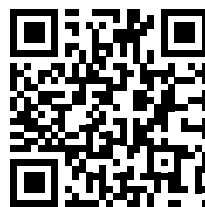
Mach von Juni bis August 2023 mit bei den Ittigen Challenges auf der «Swiss Climate Challenge»-App von Swisscom und gewinne ein E-Bike im Wert von zirka 5000 Franken sowie weitere attraktive Preise. Du kannst als Einzelperson oder als Gruppe teilnehmen. Jetzt QR-Code scannen und die App runterladen. Wichtig: Beim Anmelden den Code «Ittigen2023» (ohne Anführungs- und Schlusszeichen) eingeben. Auf ittigen.ch/klimachallenge findest du alle wichtigen Informationen zu den Challenges.



Sponsoren:



Grosser Mobilitätsevent Ittigen: Netto-Null und Mobilität – so geht das!



Anmeldung: 2030etc.ch/ittigen23

Samstag, 11. November 2023 / 9.00 Uhr bis 12.30 Uhr / mit Apero riche / Eintritt frei
Swisscom Businesspark, Ey 10, Ittigen,
Bus Nr. 40 von Bahnhof Papiermühle bis Pulverstutz

- Bekanntgabe der Gewinnerinnen und Gewinner und Verleihung der Preise Swiss Climate Challenge Ittigen – unter anderem ein E-Bike im Wert von zirka 5000 Franken!
- Teste elektrisch und wasserstoffbetriebene Fahrzeuge der Modelle Tesla, Skoda, Hyundai, VW, Toyota, sowie E-Velos und E-Trottinets.
- Berechne die Klimabilanz deines Wunschautos über den ganzen Lebenszyklus mit Expertinnen und Experten des TCS und des Paul Scherrer Instituts.
- Erfahre vom Direktor persönlich mehr über die Entwicklungspläne des RBS.
- Tausche dich mit E-Fahrzeug-Besitzenden aus.
- Sondiere deine persönlichen Unterstützungsmöglichkeiten durch die Gemeinde.





Foto: © Albert Andrist

Projektpartner



druckerei **ruchag**