

## Zusammenfassungen


### 5. Kongress des «Schweizer Forum Elektromobilität»

Verkehrshaus Luzern, 24. und 25. Juni 2014

#### 1. Tag, 24. Juni 2014


Elektromobilität – viel Potenzial (noch) wenig Realität?	
<b>Name</b>	<b>Dr. Ulrich Eichhorn</b>
Firma	Verband der Automobilindustrie
	
<b>Abstract</b>	<p>Die Elektrifizierung der Fahrzeuge wird einen wesentlichen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Klima leisten. Gleichzeitig wird der wachsende globale Bedarf an Mobilität auf Grund von steigenden Bevölkerungszahlen gedeckt. In der Phase des Markthochlaufes der Elektromobilität stellt, neben der technologischen Weiterentwicklungen der Elektrifizierung des Antriebsstranges und Verfügbarkeit der Fahrzeuge am Markt, der Ausbau der Infrastruktur die grösste Herausforderungen dar. In diesem Zusammenhang nimmt die deutsche Automobilindustrie ihre Verantwortung wahr und treibt mit grossem Engagement die Entwicklung der Elektromobilität ganzheitlich voran.</p> <p>Der Vortrag orientiert über die aktuelle Marktsituation in Deutschland und welche Bemühungen die deutsche Autoindustrie im Bereich der Elektromobilität unternimmt, um darin eine führende Position zu erreichen. Der Referenten geht auf folgende Fragen ein: Welche Bedeutung kommt der zunehmenden Hybridisierung zu? Können neue Konzepte wie bspw. Car-Sharing Modelle Elektrofahrzeuge befördern? Wo steht die E-Mobilität bei der Entwicklung und Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen, wo beim Ausbau der Ladeinfrastruktur? Welche Ziele hat die Bundesregierung und wohin führt der Nationale Entwicklungsplan E-Mobilität? Und was muss unternommen werden, um in Deutschland die Leitanieterschafts- und Leitmarktziele zu erreichen?</p>



Energie Wasser Bern – der innovative Mobilitätsdienstleister	
<b>Name</b>	<b>Daniel Schafer</b>
Firma	Energie Wasser Bern
	
Abstract	<p>Als Gesamtenergiespezialist engagiert sich Energie Wasser Bern für eine nachhaltige Mobilität. Das macht Sinn, weil die Energiewende eine Gesamtbetrachtung aller Anwendungen von Energie erfordert. Neben Strom und Wärme geht es auch um Mobilität. Entsprechend muss Mobilität auch in der Energiestrategie 2050 Thema sein. Dabei wird immer wieder die Frage nach der richtigen Technologie gestellt. Realität ist, es gibt keine einzig richtige Technologie. Deshalb ist es wichtig, dass eine vielseitige Auswahl an verschiedenen Antriebstechnologien zur Verfügung steht. Entsprechend war für Energie Wasser Bern schnell klar, zwei alternative Antriebe bzw. Kunden- und Kundinnenlösungen als Alternative für den täglichen Einsatz anzubieten. Sowohl im Elektrobereich mit ElectroDrive wie auch im Bereich Erdgas als Treibstoff bekennt sich Energie Wasser Bern als Gesamtenergiespezialist zur ökologisch korrekten Mobilitätsform inkl. ganzheitlichem Handeln im Mobilitätsbereich.</p>

e-Mobilität bei Volkswagen	
<b>Name</b>	<b>Waldemar Schweigert</b>
Firma	Volkswagen AG
	
Abstract	<p>Vor dem Hintergrund der globalen Rahmenbedingungen wie dem Klimawandel, der Verknappung der fossilen Brennstoffe und der Urbanisierung, werden die CO<sub>2</sub>- und Abgasemissionsziele immer ambitionierter. Um das gesetzte Ziel zur Begrenzung der Erderwärmung zu erreichen, können neben der Optimierung der Verbrennungsmotoren Fahrzeuge mit elektrifizierten Antrieben einen wertvollen Beitrag leisten. Basierend auf einer langfristig angelegten Strategie ist Volkswa-</p>

	<p>gen erfolgreich in das Zeitalter der e-Mobilität gestartet. Das Leuchtturmprojekt XL1 war der Anfang, gefolgt vom e-up! In Kürze werden mit dem e-Golf und dem Golf GTE die nächsten attraktiven Modelle in den Markt kommen. Weitere elektrifizierte Fahrzeuge werden folgen. Volkswagen hat damit für verschiedenste Kundenanforderungen ein breites Angebot an Fahrzeugen, die hocheffizientes, lokal emissionsfreies Fahren mit hohem Fahrspass verbinden. Die Mobilität, die Volkswagen anbietet, wird für die breite Bevölkerung bezahlbar und zugleich innovativ, ökologisch und nachhaltig sein.</p>
--	---



### Session 1: Niederlande und die Elektromobilität

The development of ANWB Electric	
<b>Name</b>	<b>Marco van Eenennaam</b>
Firma	ANWB
	
Abstract	<p>The Netherlands is a leading country for electric driving. The absence of mountains, close proximity of cities and the mild climate all contribute to ideal conditions for electric driving. Since 2009 the Dutch Government, research institutes, the industry and businesses are working together as one in the so called “Formula E-team”. Its goal: to get 200.000 electric cars on Dutch roads by 2020. The Royal Dutch Touring Club ANWB (3,9 million members) has made sustainable mobility a key priority in the Club’s vision for 2020. And the electric car will play a vital role in turning this vision into reality.</p> <p>This is why the ANWB tries to build a structural position in electric driving by developing new products and services. The ultimate goal is to become the best service provider of the Netherlands with services such as:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ANWB Fast charging network: building and operating a network of fast chargers along major highways in the Netherlands.</li> <li>• ANWB Service Provider: sales and installation of charge points at home and offices, plus a subscription platform that allows drivers to access public charging points</li> <li>• ANWB Charging Point Operating Centre. Service Centre with 1st line support to public charging points.</li> </ul>

The Fastned Story, the Netherlands and Beyond	
<b>Name</b>	<b>Michiel Langezaal</b>
Firma	Fastned
	
Abstract	<p>Fastned builds and operates a network of 201 fast-charging stations along the Dutch highways. This nation-wide network of stations brings freedom to the electric vehicle driver. Furthermore, the building of proper charging stations with several fast-chargers under one roof gives the capacity needed to accommodate the aim of the Dutch government for 200.000 electric vehicles or more by 2020.</p> <p>Fastned is based on the idea that one needs easily accessible locations to operate charging stations. Even more precise, recharging services are comparable to retail operations like gas stations are. What counts in this industry is: Location, Location, Location. In the Netherlands, Fastned was able to get concessions for the service areas along the highways, an ideal starting point for our network. With the roll-out of the network in the Netherlands starting to run more smoothly, Fastned is looking for geographical expansion. In Lucerne, I would like to go more in detail about “location, location, location”, discuss what options Switzerland has with regards to initiating a similar infrastructure roll-out and why we think this is the preferred way to get e-mobility infrastructure off the ground.</p>
Geschäftsmodell und lessons learned	
<b>Name</b>	<b>Steven Dorresteijn</b>
Firma	ABB Schweiz
	
Abstract	<p>ABB offers products and solutions for DC fast charging, and, by means of e.g. acquisitions, is positioning itself in the space of e-mobility, smart-grid, and renewable energies. With our current multi-standard fast charger product range, a reliable and connected solution is provided to the market, which can fast charge a wide range of e-cars which are currently available on the European market</p> <p>Let me take you on a trip through some countries like Norway, Estonia, Denmark, Ger-</p>

	<p>many, China and the Netherlands. The battle for the locations of the fast charging stations has already taken place in some countries, and country-wide fast charging networks are being rolled out.</p> <p>Also, I want to share with you the different pricing models and payment solutions, as we see them being implemented by our customers, of which many are commercial organizations, who plan to make profit with fast charging.</p>
--	--

## Session 2: Energieversorger und ihr elektromobiles Engagement

Alpiq präsentiert eine neue smarte Technologie für Ladestationen	
<b>Name</b>	<b>Peter Arnet</b>
Firma	<b>Alpiq E-Mobility</b>
	
Abstract	folgt am Montag
Vier Jahre Elektromobilität bei EKZ- Erkenntnisse und Ausblick	
<b>Name</b>	<b>Dr. Andreas Fuchs</b>
Firma	<b>Elektrizitätswerke des Kantons Zürich</b>
	
Abstract	Die wichtigsten Einsichten aus den ersten Jahren E-Mobilität bei EKZ werden genannt. Zum Ausblick auf die Zukunft werden einige Thesen aufgestellt.
Produktentwicklung bei Repower	
<b>Name</b>	<b>Daniel Kayser</b>
Firma	<b>Repower</b>
	
Abstract	Repower entwickelt in Italien und in der Schweiz Produkte im Bereich E-Mobilität. Während in Italien Produkte für die primäre Zielgruppe KMU entwickelt werden, ist der Fokus in der Schweiz ein anderer. Aktuell wird ein Produkt für Energieversorger entwickelt, welches die Information und Beratung zum Endkunden professionalisiert und vor allem dahinter liegende Pro-

	<p>zesse abwickelt, wie z. B. Installationen von Ladeinfrastruktur. Die sogenannte Dienstleistungsplattform wird zusammen mit drei anderen Energieunternehmen der Schweiz für Schweizer Energieversorger entwickelt. Dieses Produkt entspricht somit den Bedürfnissen der Zielgruppe EVU. Weiterhin wird deutlich, dass die geringen Freiheitsgrade des Schweizer Elektrizitätsmarktes auf besondere Weise Rechnung getragen werden muss, da Kunden nicht direkt angesprochen werden können.</p>
--	--

## 2. Tag: 25. Juni 2014

### Session 3: Innovative Geschäftsmodelle, effiziente Prozesse und Erfahrungen

Vom Hype zum Businesscase	
<b>Name</b>	<b>Christian Hunziker</b>
Firma	cc energie
	
Abstract	<p>Nicht immer wird aus einem First Mover auch ein Markterfolg: Das erste Automobil hatte einen elektrischen Antrieb, trotzdem brauchte es über 100 Jahre, bis der Elektroantrieb eine echte Marktchance erhielt.</p> <p>Damit alle Akteure – Installateure und Betreiber von Ladestationen sowie Verkäufer von „Tankkarten“ - sich engagieren, um aus dem aktuellen Hype eine langfristige Erfolgsgeschichte zu machen, müssen auch alle davon profitieren können und einen positiven Businesscase darin sehen. Um dies zu ermöglichen, hat cc energie neue Lösungen entwickelt und bietet nun Leistungen an, um ein schweizweites Roaming der verschiedenen Netzwerke zu ermöglichen, den Endkunden eine verbrauchsbasierte Rechnung zu versenden und vor allem die Betreiber von Ladestationen für ihre Investitionen und Betriebskosten zu entschädigen. Selbstverständlich ergänzt mit einem erfahrenen, professionellen Kundenservice – der Kernkompetenz der cc energie. Sprechen Sie mit uns vor Ort. Es lohnt sich!</p>
Elektromobilität erFAHREN - Praxistest bestanden?	
<b>Name</b>	<b>Karin Schulte</b>


Firma	m-way	
Abstract	<p>m-way hat gemeinsam mit den Partnern Touring Club Schweiz, dem Elektrizitätswerk der Stadt Zürich und der Migros ein Pilotprojekt zur Elektromobilität lanciert. Das Projekt unter dem Namen eMOTION Zürich fördert das Umsteigen auf die energieeffiziente Elektromobilität und wird auch von EnergieSchweiz unterstützt. Im bisher auch international einmaligen E-Auto-teilet-Versuch nutzen die Elektroautobesitzer ihre Fahrzeuge nicht nur selbst, sondern stellen sie zum attraktiven Stundentarif über die Sharingplattform sharoo.com auch Dritten zur Verfügung. Damit steigern sie die Auslastung ihrer Fahrzeuge und ermöglichen Dritten, die Elektromobilität zu testen. Eine wichtige Rolle spielen auch intelligente Schnelladestationen, welche an den öffentlich zugänglichen Standorten auf privaten Stellplätzen realisiert werden konnten. Eine Begleitstudie wird die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Teilnehmer und auf den Energieverbrauch untersuchen.</p>	
<b>intercharge – charge wherever you like</b> <b>Durch eRoaming Ladeinfrastruktur europaweit nutzbar machen</b>		
<b>Name</b>	<b>Andreas Pfeiffer</b>	
Firma	Hsubject GmbH	


Abstract	<p>Die Möglichkeit, Elektrofahrzeuge einfach, zuverlässig und europaweit laden zu können, ist einer der wesentlichen Faktoren für den Erfolg der Elektromobilität. Mit interchange hat die Hsubject GmbH einen nutzerfreundlichen und effizienten Ansatz entwickelt, der öffentliche Ladestationen anbieterübergreifend zugänglich macht.</p> <p>Über eine eRoaming-Plattform ermöglicht Hsubject einen einheitlichen Datenaustausch zwischen allen Marktakteuren. Die Kunden der angeschlossenen Partner erhalten dadurch Zugang zu allen öffentlichen Ladestationen die an die Plattform angeschlossen sind.</p> <p>eRoaming ist ein Marktmodell der Elektromobilität, welches die vertragsbasierte Nutzung von Ladeinfrastruktur als Service für Fahrerinnen und Fahrer von Elektrofahrzeugen in ganz Europa ermöglicht und sich durch eine hohe Kosteneffizienz sowie Marktoffenheit auszeichnet. Für die Partner des interchange-Netzwerks beinhaltet dieses Modell einen einfachen Marktzugang, flexible Vertragsgestaltungen und eine schnittstellenoffene IT-Plattform zu Vernetzung der notwendigen Informationssysteme.</p>	
<b>ChargeLounge</b> <b>Charge your car – and charge yourself</b>		
<b>Name</b>	<b>Dr. Florian Rothfuss</b>	
Firma	ChargeLounge GmbH	
Abstract	<p>Die Voraussetzung für eine breite Diffusion der Elektromobilität, insbesondere von rein batterieelektrischen Fahrzeugen, ist der Aufbau und Betrieb einer flächigen Ladeinfrastruktur. Nur wenn sich die Käufer von E-Fahrzeugen sicher sein können, eine Lademöglichkeit zu finden, wenn diese benötigt wird, werden sie gewillt sein, den Mehrpreis von E-Fahrzeugen relativ zu konventionellen Fahrzeugen in Kauf zu nehmen. Gerade Lösungen für das Laden auf interurbanen Strecken kommt eine wichtige Bedeutung zu, da die Überwindung gelegentlicher längerer Distanzen ein entscheidendes Hindernis heutiger Nutzer ist, sich E-Fahrzeuge zuzulegen. Interurbanes Laden bedeutet zwangsläufig Schnellladen. Mit der ChargeLounge wurde am Fraunhofer IAO, basierend auf der Erfahrungen von zahlreichen Projekten gemeinsam mit OEMs, Energieversorgern, Automobilzulieferern und Städten, ein Konzept für ein Schnellladernetzwerk entwickelt, welches die bisherige Wahrnehmung des Tankens und des La-</p>	





	welches die bisherige Wahrnehmung des Tankens und des Ladens auf den Kopf stellt, in höchstem Masse skalierbar ist und im Zukunftsmarkt E-Mobilität hervorragende wirtschaftliche Aussichten verspricht.
--	--


#### Session 4: Pecha Kucha

Der e-Golf. Das e-Auto.		
<b>Name</b>	<b>Oliver Stegmann</b>	
Firma	Volkswagen Schweiz	
Ab- stract	<p>Volkswagen ist seit vielen Jahren Marktführer in der Schweiz und nimmt sich dieses Ziel auch im Bereich der E-Mobilität vor. Im vergangenen Jahr konnte mit dem e-up! der Grundstein dafür gelegt werden. Der City-Spezialist ist das erste rein elektrische Grossserienmodell von Volkswagen. Den Golf, das seit 38 Jahren meistgekauft Automobil der Schweiz, gibt es neu ab Juli auch elektrisch. Ein klares Zeichen dafür, dass die Zeit für die E-Mobilität nun reif ist. Im Winter folgt der Golf GTE, die Plug-In-Hybrid-Version des Golf. Das Beste aus zwei Welten. Fahrdynamik und sportliches Design kombiniert mit einer nachhaltigen Antriebstechnologie bei überzeugenden Werten: bis zu 50 km rein elektrisch und über 900 km im Hybridmodus, eine Systemleistung von 204 PS bei einem Verbrauch von lediglich 1,5 l/100 km und 35 g CO<sub>2</sub>/km. Der Golf ist damit das erste Volumenmodell, welches als Benziner, Diesel und mit Erdgas-, Elektro- oder Plug-In-Hybrid-Antrieb erhältlich sein wird.</p>	
ElectroDrive – mieten statt kaufen		
<b>Name</b>	<b>Ivo Brügger</b>	
Firma	Energie Wasser Bern	

<b>Ab- stract</b>	<p>Energie Wasser Bern ist seit vier Jahren im Bereich der Elektromobilität aktiv und bietet unter der Marke ElectroDrive Kunden in der ganzen Schweiz attraktive Mietpakete für E-Bikes und E-Scooter an. Dabei handelt es sich um Dienstleistungspakete, die für eine Laufzeit von zwei oder drei Jahren abgeschlossen werden können. Neben der Miete des Fahrzeugs beinhalten die Pakete weitere Komponenten wie z.B. den Mehrwert für den benötigten Ökostrom, die Kosten für Service und Reparaturen oder die Versicherungskosten. Für den Vertrieb der Angebote arbeitet Energie Wasser Bern eng mit zahlreichen E-Bike-Händlern in der ganzen Schweiz zusammen. Kunden können beim ElectroDrive E-Bike-Händler ihr Wunschfahrzeug auswählen und auch gleich den Mietvertrag unterzeichnen. Nach Ablauf der Mietdauer hat der Kunde die Möglichkeit, das Fahrzeug zum Restwert zu übernehmen – oder aber, das Fahrzeug an Energie Wasser Bern zurück zu geben und bei Bedarf ein neues, technisch aktuelles Fahrzeug zu mieten.</p>	
<b>Die Evolution des Aufladens</b>		
<b>Name</b>	<b>Marc Kudling</b>	
<b>Firma</b>	Brusa Elektronik	
<b>Ab- stract</b>	<p>Viel hat sich in den letzten 30 Jahren getan auf dem Gebiet der Elektromobilität. Sassen die Solarzellen zu Zeiten der Tour de Sol noch direkt auf dem Auto, gibt es heute diverse Techniken, wie der Strom seinen Weg in die Autobatterien findet. So stehen etwa auf dem Gebiet der öffentlichen Schnellladeinfrastruktur derzeit Gleich- und Wechselstromsysteme im Wettbewerb. Im privaten und halböffentlichen Bereich sind kleinere Ladeleistungen jedoch völlig ausreichend. Genau hier könnte das neue kabellose ICS-Ladesystem von BRUSA einmal mehr Massstäbe setzen. Dank langjähriger Erfahrung auf dem Gebiet der Leistungselektronik und Ladetechnik konnte das ICS (Inductive Charging System) von BRUSA so kompakt entwickelt werden, wie keine andere Lösung auf dem Markt. Das innovative FRAME Spulen-Design ermöglicht es, dass sämtliche Komponenten in der Fahrzeug- und Bodenplatte Platz finden – es Bedarf keiner Wallbox oder anderer externer Module.</p>	
<b>iTaxi fährt ZERO EMISSION</b>		
<b>Name</b>	<b>Waleed Mohamed</b>	

Firma	iTaxi	
Ab- stract	<p>In der Schweiz gibt es in etwa 25'000 registrierte Taxis. Bei 150 gefahrenen Kilometern pro Schicht/Tag ergibt sich ein Jahrestotal von ca. 2'625'000'000 gefahrenen Kilometern. Multipliziert mit 150 CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km) gibt dies einen Wert von 3'937'750'000 CO<sub>2</sub>-Emissionen (kg).</p> <p>Die iTAXI GmbH hat die Vision, diesen Wert um 10 % künftig schweizweit zu reduzieren. Die Fahrten werden durch den Einsatz von 100% elektrisch angetriebenen Taxi-Fahrzeugen der Marke Nissan Leaf mittels unserem Dispatching System (App für Kunden &amp; Fahrer, Buchung via Homepage, Freecall über VOIP) angeboten. Schadstoff-, Lärm- und CO<sub>2</sub>-Emissionen werden durch den Wegfall unnötiger Leerfahrten auf null reduziert. Aktuell werden ca. 40% Leefahrten getätigt. Mit dem Ausbau der schweizerweiten Ladeinfrastruktur sollen auch andere Taxiunternehmen angesprochen werden, um so ihre Dienstleistung ausbauen und unsere Umwelt nachhaltig schützen zu können.</p>	
<b>Das grosse Potenzial von E-Scooters</b>		
<b>Name</b>	<b>Heidi Hofmann</b>	
Firma	CDE	
Ab- stract	<p>Der Beitrag zeigt und diskutiert die Ergebnisse einer interdisziplinären Forschungsarbeit zu Scooters mit elektrischem Antrieb (E-Scooters), welche anfangs Jahr veröffentlicht wurden. Vertiefte Aussagen zur Sozioökonomie der Nutzenden, zu ihrem Mobilitätsverhalten und zur Ökobilanzierung von E-Scooters liegen nun vor. Hauptsächlich Männer im Alter von durchschnittlich 48 Jahren kaufen einen E-Scooter und setzen diesen vor allem für den Arbeitsweg ein. Die Ergebnisse weisen darauf hin, dass E-Scooter vor allem Fahrten mit dem MIV (PW und Motorrad) und dem ÖV ersetzen und nicht Velo –und E-Bikefahrten. Die Ökobilanzierungen zeigen, dass E-Scooterfahren sich bezüglich Umweltauswirkungen im Vergleich mit praktisch allen anderen gerechneten Varianten lohnt. Schliesslich wird gezeigt, dass E-Scooters eine wichtige Rolle als Elemente einer nachhaltigen Mobilität spielen können und in künftigen Mobilitätskonzepten mehr Beachtung finden sollten.</p>	

E-Bikes als öffentliches Transportmittel – Die nächste Generation Bike Sharing	
<b>Name</b>	<b>Philip Douglas</b>
Firma	Velobility
	
Ab- stract	<p>Intermodalität und „Seamless Transport“ sind die Zauberwörter im Transportwesen. Wie aber wird die letzte Meile sinnvoll abgedeckt? Fahrräder und Pedelecs bieten hier attraktive Lösungen. Bike Sharing ist global der am schnellsten wachsende Bereich des öffentlichen Verkehrs. Die Verkaufszahlen von Pedelecs explodieren weltweit, das Velo ist bereits im Zeitalter der Elektromobilität angekommen. Die Anforderungen an ein Pedelec im öffentlichen Raum verändern sich im Vergleich zum herkömmlichen Gebrauch aber enorm. Plötzlich werden Velos von Kommunen, Verkehrsbetrieben und Firmen gekauft und in komplexen Mobilitätslösungen eingesetzt. Das einfache Velo wandelt sich zur Systemkomponente! Anlass genug, das Rad neu zu erfinden! Was sind die Herausforderungen? Wo liegt das grösste Optimierungspotential? P. Douglas ist CEO der Velobility AG und kennt Bike Sharing Projekte im In- und Ausland. Er berichtet über seine Erfahrungen und zeigt das Potential der nächsten Generation Bike Sharing.</p>
ECAR-Studie zur Akzeptanz der Elektromobilität	
<b>Name</b>	<b>Dr. Stefan Bongard</b>
Firma	Hochschule Ludwigshafen am Rhein
	
Ab- stract	<p>Die ECAR-Studie zur Akzeptanz der Elektromobilität basiert auf dem 2014 erschienenen Buch „Elektromobilität im motorisierten Individualverkehr“ der Autoren Bertram, M./Bongard, S. Im Zeitraum Dez. 2013 – Feb. 2014 wurde die ECAR-Studie in Deutschland als Onlineumfrage mit insgesamt 1.712 Antworten durchgeführt. Das zentrale Ergebnis der ECAR-Studie ist, dass einer generell positiven Einstellung und einem hohen Interesse eine sehr niedrige Kaufbereitschaft gegenübersteht. Die Einstellung zur Elektromobilität wird von knapp 80 % der Befragten als positiv beurteilt und knapp 60 % schätzten ihre Neugier bzw. ihr Interesse an Elektromobilität hoch ein. Dagegen geben 44 % aller Befragten eine geringe Kaufbereitschaft für E-Fahrzeuge an. Bemerkenswert sind auch die Er-</p>

	<p>gebnisse zu den kaufbeeinflussenden Faktoren. Nur knapp 4 % der Befragten setzten Ökologie auf Platz 1 der kaufbeeinflussenden Faktoren. Weitere Ergebnisse der ECAR-Studie werden zukünftig auf <a href="http://www.elecarda.de">www.elecarda.de</a> veröffentlicht.</p>	
	<p><b>E-mobiliTI</b></p>	
<b>Name</b>	<b>Dr. Roman Rudel</b>	
Firma	SUPSI	
Ab- stract	<p>The diffusion of electric vehicles is today the most promising opportunity for shifting our energy sources and represents an important leverage for the transition to a more sustainable society. In the last few years technology made huge progresses: with reference to the Canton Ticino the electric car could cover more than 80% of personal mobility requirements.</p> <p>In spite of such a potential for the substitution of traditional vehicles, electric vehicles penetration is still hindered by infrastructural and behavioural barriers.</p> <p>The e-mobiliTI project aims at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• investigating the opportunities for the penetration of individual electric mobility in the Canton Ticino;</li> <li>• identifying the socio-cultural and infrastructural factors to support the transition to new mobility models;</li> <li>• exploring new technologies for data collection and analysis.</li> </ul> <p>Twenty sample families in the Lugano area are monitored in all their trips and test new ways of mobility: electric bicycles and cars, car and bike-sharing, public means of transport.</p> <p>In order to investigate the choices of the means of transport, e-mobiliTI will rely on both automatic data-gathering techniques and qualitative discussion in working groups.</p>	