



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Office fédéral du développement territorial ARE
Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE
Uffizi federal da svilup dal territori ARE

b a s e s

**Dienstleistungszentrum für
innovative und nachhaltige
Mobilität UVEK**

Abschlussbericht zur Pilotphase
2006 – 2009

Impressum**Herausgeber**

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)
Sektion Verkehrspolitik, CH-3003 Bern

Autoren

Peter Schild (Hauptautor)
Reto Lorenzi (Mitautor)

Zitierweise

Bundesamt für Raumentwicklung ARE (2009),
Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK,
Abschlussbericht zur Pilotphase 2006 – 2009

Bezugsquelle

www.are.admin.ch / Rubrik „Dienstleistungen“

11.2009

**Dienstleistungszentrum für
innovative und nachhaltige
Mobilität UVEK**

Abschlussbericht zur Pilotphase
2006 – 2009

Inhaltsverzeichnis

ZUSAMMENFASSUNG	1
1. VORGESCHICHTE UND KONZEPT DER PILOTPHASE	2
2. ORGANISATION DES DIENSTLEISTUNGSZENTRUMS FÜR INNOVATIVE UND NACHHALTIGE MOBILITÄT UVEK	4
2.1 DIREKTIONSAUSSCHUSS.....	4
2.2 STEUERUNGSGRUPPE	4
2.3 PROGRAMMLEITUNG	5
3. ERGEBNISSE DER ZWISCHENEVALUATION	6
4. DIE WIRKUNG DES DZM UND DER UNTERSTÜTZTEN PROJEKTE	8
4.1 KOSTENÜBERSICHT	8
4.2 THEMATISCHE AUSRICHTUNG DER UNTERSTÜTZTEN PROJEKTE	8
4.3 WIRKUNGEN DER UNTERSTÜTZTEN PROJEKTE	9
4.3.1 Themenfeld „Umwelt, Energie und Mobilität“	9
4.3.2 Themenfeld „innovative technologische Ansätze“	9
4.3.3 Themenfeld „Freizeit und Tourismus“	10
4.3.4 Themenfeld „weitere Themenbereiche bspw. ländlicher Raum“	11
5. FAZIT	12
ANHANG: BESCHRIEB DER UNTERSTÜTZTEN PROJEKTE 2006 – 2009	13
UNTERSTÜTZTE PROJEKTE 2006.....	13
<i>Mobilitätsdurchblick Schweiz</i>	13
<i>FELA Leit- und Kundeninformationssystem</i>	15
<i>Veloland Regional</i>	16
<i>Soccermobile</i>	17
<i>Ride Message Service RMS</i>	18
<i>A scuola di mobilità</i>	19
<i>Velofon</i>	20
<i>Bürger-Nachtbus Herzogenbuchsee</i>	21
UNTERSTÜTZTE PROJEKTE 2007.....	22
<i>aargaumobil</i>	22
<i>Business Case „Gemeindeauto“</i>	24
<i>IG bus alpin</i>	25
<i>Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp</i>	26
<i>Nachhaltiges Mobilitätsmanagement für Hot Spots</i>	28
<i>Netzwerk für Wohnen und Mobilität</i>	30
<i>e-covoiturage.ch</i>	31
UNTERSTÜTZTE PROJEKTE 2008.....	32
<i>Mobiles Entlebuch</i>	32
<i>Ferien ohne Auto</i>	33
<i>Swiss Bike Shuttle</i>	35
UNTERSTÜTZTE PROJEKTE 2009.....	36
<i>Gestion de la mobilité innovativa en entreprises et administration</i>	36
<i>e-covoiturage.ch</i>	37
<i>Veloverleihsystem Biel</i>	38
<i>Automatisiertes Veloausleihsystem am Bahnhof (Nextbike by Rent a Bike)</i>	39
<i>EKOV: Echtzeit-Kundeninformationssystem für den öffentlichen Verkehr</i>	40
<i>Bagages plus</i>	41

Zusammenfassung

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM) fungiert als zentrale Anlaufstelle im UVEK für Fragen zur nachhaltigen und kombinierten Mobilität. Es ist bis heute aber noch nicht gelungen, eine angemessene Bekanntheit in der Mobilitätsszene, insbesondere in der Tourismusbranche zu erlangen. Mit der Fortführung des DZM soll die Bekanntheit des Zentrums weiter gesteigert werden.

In den ersten vier Ausschreibungsrunden anlässlich der Pilotphase wurde grundsätzlich die finanzielle Unterstützung von 24 Projekten zugesichert, von denen bis jetzt 14¹ realisiert wurden. So konnten dank dem DZM beispielsweise 5'000 Km neue Fahrradroutes für Freizeitaktivitäten erstellt und signalisiert, ein umfassendes Mobilitätsmanagement für den Kanton Aargau aufgebaut und ein erfolgreiches Car-Pooling-Angebot für den Raum Lausanne/Genf lanciert werden. Jedoch konnte bis jetzt noch kein Projekt unterstützt werden, welches über eine grosse Ausstrahlung verfügt. Es muss zukünftig das Ziel sein, Projekte auszuschreiben, die dieses Manko beheben. Dies kann mittels einer intensiveren und auf die gewünschten Zielgruppen fokussierten Kommunikation erfolgen. Zudem soll durch die Ausschreibung von Themenschwerpunkten anlässlich der alljährlichen Ausschreibungen erreicht werden, dass zukünftig gezielt Projekte in Schlüsselbereichen bzw. in Bereichen, die bis jetzt noch zu wenig stark berücksichtigt wurden, umgesetzt werden können.

Das DZM hat – trotz bescheidenen Mitteln – bis heute bereits einen kleinen aber nicht unwesentlichen Anteil zu mehr Nachhaltigkeit im schweizerischen Verkehrssystem geleistet und soll nach Beendigung der Pilotphase per Ende 2009 weitergeführt werden. Es müssen aber zukünftig weitere Anstrengungen unternommen werden, um das DZM bekannter zu machen und Projekte zu unterstützen, die eine grosse Wirkung entfalten können und über eine grosse Ausstrahlung verfügen.

Das DZM hat sich aber insgesamt bewährt. Mit dem Zentrum konnte erreicht werden, dass Projektanfragen die nachhaltige und innovative Mobilität betreffend, kanalisiert und an das DZM verwiesen wurden, womit in erster Linie das GS aber auch die UVEK-Verkehrsämter entlastet werden konnten.

Das Zentrum soll daher weitergeführt, noch besser institutionalisiert und optimiert werden. Mit relativ bescheidenem personellem und finanziellem Aufwand kann mit dem DZM ein Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im gesamten schweizerischen Verkehrssystem geleistet werden.

¹ Die Umsetzung der Projekte aus der vierten Ausschreibungsrunde hat erst im 3. Quartal 2009 begonnen.

1. Vorgeschichte und Konzept der Pilotphase

Die Idee eines UVEK-Zentrums für die Förderung der nachhaltigen Mobilität entstand im Verlauf des Jahres 2005. Aufgrund des Spardrucks und in Folge von Aufgabenverzichtsplanningen waren die UVEK-Ämter gezwungen, sich künftig noch stärker auf ihre Kernaufgaben zu fokussieren. Entsprechend mussten sie ihr Engagement in den Schnittstellenbereichen zwischen den Ämtern reduzieren und zogen sich aus solchen Projekten und Koordinationsgremien zurück. Die Koordinationskonferenz Verkehr des UVEK (KKV) vom 22. April 2005 diskutierte diesen Sachverhalt und beauftragte das ARE mit der Prüfung von Massnahmen zur Abfederung dieser Entwicklung. Das ARE erstellte darauf hin ein so genanntes „Non-Paper – Vorschlag zur Errichtung eines UVEK Zentrums für nachhaltige Mobilität“, welches als Projektskizze für die Schaffung des Zentrums als flankierende Massnahme zur Aufgabenverzichtsplanning in den Ämtern diene. Das Papier wurde vorgängig bei allen in der KKV vertretenen Ämtern konsultiert.

Auf Basis des Non-Papers wurde Anfang 2006 der Zusammenarbeitsvertrag zwischen den Bundesämtern für Energie BFE, Umwelt BAFU und Raumentwicklung ARE zur Schaffung eines gemeinsamen „Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK (DZM)“ unterzeichnet. Es wurde folgende Zielsetzung vereinbart: „Das Dienstleistungszentrum soll während einer Pilotphase zwischen Juli 2006 und Juni 2008² innovative und nachhaltige Mobilitätsprojekte ermöglichen. Es setzt Akzente für zukunftsfähige Mobilitätslösungen, die insbesondere umwelt- und ressourcenschonende Fortbewegungsarten begünstigen und die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern optimieren. Darüber hinaus wird die Kontinuität von ausgewählten laufenden Projekten in diesem Bereich gewährleistet.“

Das DZM unterstützt Vorhaben in den folgenden drei Kategorien:

- Pilot- und Demonstrationsprojekte der kombinierten Personenmobilität (Verbesserung des Schnittstellenmanagements und der Transportkette insbesondere zur besseren Nutzung der Potentiale der kombinierten Mobilität);
- Pilot- und Demonstrationsprojekte mit neuen Angebotsformen für alle drei Verkehrsmittel (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr);
- Projekte mit nachfrageorientierten Massnahmen und innovativen Lösungsansätzen (gezielte Kommunikationsprojekte, keine Kampagnen).

Es wurde weiter vereinbart, dass die Projekteingaben zwingend folgende Voraussetzungen erfüllen müssen:

- Gesamtprojektkosten von mindestens Fr. 50'000.-³. Ausnahmen sind in begründeten Fällen möglich. Höchstbeitrag des Dienstleistungszentrums beträgt maximal 40% der Gesamtprojektkosten.
- Darlegung der Finanzierungslage beziehungsweise -Perspektiven;
- Bundesunterstützung als Anschlag erforderlich;
- Langfristige Ausrichtung, beziehungsweise Wirkung;
- Transparentes Projektmanagement mit klarer Etappierung sowie Kosten- und Wirkungskontrolle;
- Breit abgestützte Trägerschaft beziehungsweise Einbezug von qualifizierten Umsetzungspartnern;
- Potenzial für eine nationale Wirkung beziehungsweise Multiplikation und Diffusion.

Gesuchstellende müssen die Erfolgsaussichten bei folgenden Kriterien darlegen:

- Innovations- und Marktpotenzial;
- Energieeffizienz- und CO₂-Reduktionspotenzial sowie keine negativen Auswirkungen auf andere Umweltbereiche;
- Positive Effekte für eine nachhaltige Verkehrspolitik und die Umwelt (z.B. Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs resp. Stärkung der Intermodalität, Verbesserung des Zugangs zum Verkehrssystem, etc.).

² Inzwischen wurde der Pilotbetrieb bis Ende 2009 verlängert, um mit dem Restbudget aus den drei ersten Ausschreibungsrunden eine vierte und letzte Ausschreibungsrunde im Rahmen der Pilotphase zu lancieren.

³ Bei kleineren Beträgen rechtfertigt sich der Verwaltungsaufwand für die Projektbegleitung nicht.

Es wurden zudem folgende Ausschlusskriterien definiert:

- Projekte, die von einem oder mehreren UVEK-Ämtern im Rahmen der weiteren Amtsaufgaben direkt oder indirekt wie z.B. über Agenturen von EnergieSchweiz finanziert werden. Doppelfinanzierungen sind soweit möglich zu vermeiden.
- Projekte, deren Absender eine Umsetzung nicht gewährleisten können;
- Geringe Aussichten haben Projekte, die primär auf Kommunikation und nicht auf eine konkrete Umsetzung ausgerichtet sind, insb. Tagungen, Kongresse, Kampagnen, Ausstellungen, Lehrmittel und Publikationen;
- Grundlagenforschung, sowie Jahres- oder Betriebsbeiträge an Organisationen;
- Betriebskosten, die nicht zum geförderten Projekt gehören;
- Bau und Betrieb von Infrastrukturanlagen.

Die Entscheidung für die Projektauswahl und die Vergabe der Fördermittel fällt die Steuerungsgruppe in Absprache mit dem Direktionsausschuss. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe und des Direktionsausschusses achten auf die Regelmässigkeit der Mittelverwendung. Die Steuerungsgruppe legt bei der Vergabe jeweils fest, welche Projekte mit welchem Betrag finanziert werden sollen und welches Amt für das jeweilige Projekt die finanzielle Federführung übernimmt. Für die Pilotphase wurde ein Gesamtbudget von Fr. 1'150'000.- zur Verfügung gestellt, welches sich anteilmässig folgendermassen aufteilt: BFE Fr. 600'000.-, ARE Fr. 400'000.- und BAFU Fr. 150'000.-.

Das Gesamtbudget des DZM gilt als Kostendach und soll nicht überschritten werden. Für ausgewählte Projekte, welche spezifische Interessen von einzelnen Ämtern berücksichtigen – insbesondere bei einer allfälligen Partizipation von weiteren UVEK-Verkehrsämtern – kann das Kostendach erhöht werden.

2. Organisation des Dienstleistungszentrums für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität (DZM) des UVEK besteht seit 2006 als befristeter Pilotversuch und wird vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) und dem Bundesamt für Energie (BFE) gemeinsam getragen und finanziert. Seine Ziele sind einerseits neue, zukunftsweisende Mobilitätsprojekte an den Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger zu ermöglichen, andererseits die entsprechenden Förderaktivitäten innerhalb des UVEK zu bündeln und die Effizienz des Mitteleinsatzes zu erhöhen. Das DZM ist als so genannte zentrale Anlaufstelle konzipiert, d.h. es bildet die Einstiegsstelle für Gesuche und für Fragen zur Förderung der innovativen, verkehrsträgerübergreifenden Mobilität.

Für die vier ersten Ausschreibungsrunden wurde ein so genannter bottom-up-Ansatz in Form eines Projekteingabewettbewerbs angewendet. Ein Teil der eingegangenen Projekte wurde nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren finanziert.

Neben der Projektförderung und der zentralen Anlaufstelle war als weitere Leistung die Vermittlung von Informationen und Erfahrungen vorgesehen.

Die interne Organisation gliedert sich in einen Direktionsausschuss und in eine Steuerungsgruppe mit jeweils einem Mitglied der drei tragenden Ämter und die beim ARE angesiedelte Programmleitung.

Die anderen UVEK-Verkehrsämter (ASTRA, BAV und BAZL) haben die Möglichkeit, je eine Mitarbeiterin bzw. einen Mitarbeiter mit beratender Funktion in die Steuerungsgruppe zu entsenden. Diese Möglichkeit wurde durch das BAV und das BAZL wahrgenommen. Das ASTRA hingegen hat zu Beginn darauf verzichtet, wurde aber bei Bedarf auf informeller Ebene einbezogen. Seit Anfang 2009 entsendet das ASTRA ebenfalls einen Vertreter in die Steuerungsgruppe.

2.1 Direktionsausschuss

Der Direktionsausschuss besteht aus je einem Vertreter der Amtsleitung aus den drei beteiligten Ämtern. Er überträgt die Leitung und die Aufsicht für das operative Geschäft der Steuerungsgruppe. Sitzungen finden nur bei Bedarf statt. Der Direktionsausschuss übernimmt gemäss dem Zusammenarbeitsvertrag folgende Aufgaben:

- Strategische Programmverantwortung;
- Strategische Kommunikation gegen aussen;
- Aufsicht über die Steuerungsgruppe
- Entscheide im Konfliktfall.

Der Direktionsausschuss setzt sich personell folgendermassen zusammen: Leitung: Christian Küng ARE (Vize-Direktor); Michael Kaufmann BFE (Vize-Direktor) und Gérard Poffet BAFU (Vize-Direktor). An den Sitzungen des Direktionsausschusses nehmen jeweils auch der Leiter der Steuerungsgruppe Reto Lorenzi ARE, der Programmleiter Peter Schild ARE sowie der Vertreter des BFE in der Steuerungsgruppe Hermann Scherrer teil.

2.2 Steuerungsgruppe

Die Führung des DZM erfolgt durch die Steuerungsgruppe mit gleichberechtigter Vertretung der mitfinanzierenden Bundesämter. Beschlüsse setzen Einstimmigkeit voraus.

Die beteiligten Ämter (ARE, BAFU, BFE) bringen ihre mobilitätsbezogene Fachkompetenz in die Steuerungsgruppe ein. Eine Begleitung mit Vertretern aus weiteren UVEK-Verkehrsämtern unterstützt die Steuerungsgruppe bei der Projektauswahl mit beratender Funktion. Die Steuerungsgruppe übernimmt gemäss dem Zusammenarbeitsvertrag folgende Aufgaben:

- Verantwortlich für Programm, Budgetierung, Zeilerreichung, Wirkungskontrolle, Programmevaluation und Kommunikationsplanung;
- Auswahl und Genehmigung der Projekte und weitere Massnahmen;
- Coaching des Programmleiters.

Die Steuerungsgruppe setzt sich personell folgendermassen zusammen: Leitung: Reto Lorenzi ARE (Leiter Sektion Verkehrspolitik); Rita Wyder BAFU (Wissenschaftliche Mitarbeiterin Abteilung

Natur und Landschaft, Sektion Landschaft und Infrastruktur), Hermann Scherrer BFE (Bereichsleiter Mobilität) und Peter Schild ARE (Programmleiter DZM, Sachbearbeiter Verkehrspolitik). Vom BAV nimmt Markus Liechti (Wissenschaftlicher Mitarbeiter Sektion Direktionsgeschäfte) und vom BAZL Nadia Omar (Wissenschaftliche Mitarbeiterin Direktionsstab) Einsitz in der Steuerungsgruppe. Neu nimmt seit Anfang 2009 auch Andreas Gantenbein ASTRA (Fachexperte Standards, Forschung, Sicherheit) Einsitz in der Steuerungsgruppe.

2.3 Programmleitung

Für das operative Geschäft des DZM trägt der Programmleiter die Verantwortung. Der Programmleiter übernimmt gemäss dem Zusammenarbeitsvertrag folgende Aufgaben:

- trägt die Verantwortung für die Umsetzung des Kommunikationsplans:
 - ist Ansprechpartner für Gesuchstellende, erteilt Auskünfte und unterhält eine entsprechende Internetseite, welche über die Fördermöglichkeiten und Förderprojekte informiert (www.are.admin.ch -> Rubrik Dienstleistungen);
 - informiert nach Rücksprache mit dem Direktionsausschuss gegen aussen;
- sorgt für das Sekretariat der Steuerungsgruppe;
- übernimmt die Projektadministration und bereitet die Unterlagen, insbesondere bezüglich der Projektanträge und der Kommunikationsplanung für die Steuerungsgruppe vor;
- kann mit den Gesuchstellenden Leistungsvereinbarungen auf der Basis von standardisierten Verträgen abschliessen;
- besorgt das Controlling und prüft die eingegangenen Rechnungen;
- setzt unter Beizug der Evaluationsstelle des BFE die Programmevaluation um.

Mit der Programmleitung ist ab dem 1.1.2009 Peter Schild ARE (Sachbearbeiter Verkehrspolitik) betraut. Davor wurde die Programmleitung von Gregor Ochsenbein ARE (Wissenschaftlicher Mitarbeiter Verkehrspolitik) übernommen.

3. Ergebnisse der Zwischenevaluation

Um den Erfolg und das Optimierungspotenzial des DZM besser beurteilen zu können, wurde eine Evaluation durch ein unabhängiges, spezialisiertes Büro durchgeführt. Diese Evaluation zeigt, dass sich die gewählte Organisationsform mit den drei tragenden Ämtern als Kern und den beisitzenden Ämtern BAV und BAZL sowie die dezentrale Ausgestaltung der Finanzierung des DZM in der bisherigen Umsetzung grundsätzlich bewährt hat. Die flexible Ausgestaltung der Zusammenarbeit zwischen ARE, BAFU und BFE verlief unkompliziert und problemlos. Auch der Einbezug der weiteren UVEK-Verkehrsämter funktionierte auf operativer Ebene ohne Probleme. Die Kooperationsmechanismen zwischen den Kernämtern und den assoziierten Ämtern sind kollegial und konfliktfrei. Die gewählte Organisationsform ist allerdings operativ eher umständlich und führt zu zusätzlichem Koordinationsaufwand, weshalb ein voller Einbezug insbesondere des BAV und des ASTRA sinnvoll scheint.

Die Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen Steuerungsgruppe, Direktionsausschuss und Programmleitung ist transparent geregelt, angemessen und zweckmässig aufgeteilt. Die Zusammenarbeit weist einen kollegialen und unbürokratischen Charakter auf. Die beteiligten Programmakteure/-innen haben sich untereinander gut vernetzt, bei Bedarf auch informelle Informations- und Kommunikationskanäle zueinander erschlossen und damit zur Effizienz und Effektivität der Umsetzungsstrukturen beigetragen.

Obwohl das DZM ausserhalb des bereits vorher von der Mobilitätsförderung des Bundes profitierenden Akteurfeldes noch wenig bekannt ist, ist durchaus ein Interesse an seinen Leistungen, vor allem an Projektfördermitteln, vorhanden. In den ersten drei Ausschreibungsrunden während des Pilotversuchs gingen 64 Projektgesuche beim DZM ein, von denen 18 bewilligt und 15, eventuell sogar 16, realisiert wurden bzw. werden⁴. Die hohe Ablehnungsquote von rund 75% geht mit einer Ausschöpfung von lediglich 75% der verfügbaren Projektförderungsmittel einher. Hauptgrund dafür ist, dass nur eine Minderheit der eingereichten Projekte den Förderkriterien des DZM entsprach oder als aussichtsreich angesehen wurden. Gesamthaft stand dem DZM für die Pilotphase 2006 – 2009 ein Budget von Fr. 1'150'000.- zur Verfügung. Die 15 bis jetzt realisierten Projekte wiesen ein finanzielles Gesamtvolumen im Umfang von Fr. 1'986'777.- auf. Das DZM beteiligte sich mit einem Gesamtbetrag von Fr. 746'670.- an den Projekten.

Während der vierten Ausschreibungsrunde gingen gesamthaft 19 Projektgesuche beim DZM ein, von denen grundsätzlich sieben bewilligt wurden. In einer ersten Phase werden sechs Projekte umgesetzt. Das siebte Projekt kommt nur dann zum Zug, wenn ein Projekt aus der Prioritätenliste A wider Erwarten nicht umgesetzt werden kann.

Die sechs (Prioritätenliste A) anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde unterstützten Projekte weisen ein finanzielles Gesamtvolumen im Umfang von Fr. 1'988'621.- auf. Das DZM beteiligt sich mit einem Gesamtbetrag von Fr. 372'393.- an den Projekten.

Während die Wirkungen gegen aussen ambivalent sind, sind die Innenwirkungen eindeutig positiv: Einerseits hat das DZM die einzelnen beteiligten Ämter und das UVEK-Generalsekretariat durch die Bündelung und Kanalisierung der Projektgesuche entlastet. Durch die Strukturierung und Bündelung der eingehenden Gesuche reduzierte sich der Koordinationsaufwand zwischen den beteiligten Ämtern. Die Projektförderung wurde daher effizienter. Gleichzeitig sind aufgrund der Schaffung eines Gesuchswettbewerbs im Rahmen eines strukturierten Ausschreibungsverfahrens die Qualität und die Professionalität der Projektförderung gestiegen. Das Konzept der zentralen Anlaufstelle für Projektgesuche hat sich damit für die beteiligten Ämter und das GS-UVEK bewährt. Durch den Einbezug aller relevanten UVEK-Ämter könnte der Informations- und Abstimmungsaufwand allerdings weiter verringert und die zentrale Anlaufstelle optimiert werden. Aufgrund der Evaluation wurden der KKV vom 11. Dezember 2008 Anträge zur zukünftigen Weiterführung des DZM vorgelegt. Die wichtigsten vorgeschlagenen Anpassungen sind:

- Der bottom-up-Ansatz wird mit einem top-down-Modul ergänzt, was es dem DZM erlauben würde, selber aktiv zu werden, um Projekte bzw. Schwerpunkte zu initiieren bzw. Projekteingaben zu kanalisieren und zu lenken, Akteure zu vernetzen und Projektergebnisse und -erfahrungen aufzubereiten und gezielt zu streuen.
- Der bottom-up-Ansatz wird weiter betrieben und optimiert.

⁴ Zum Zeitpunkt der Zwischenevaluation war die 4. Ausschreibungsrunde noch nicht lanciert.

- Für das top-down-Modul werden die Stossrichtungen aus einer noch zu erstellenden Strategie abgeleitet und in den wichtigsten Themen mittels Ausschreibungen gezielt Projekte bzw. Schwerpunkte lanciert.
- Mittels einer aktiveren Kommunikation sollen neue Zielgruppen angesprochen, ein reger Erfahrungsaustausch angestrebt und bei Bedarf gezielt Veranstaltungen organisiert werden.

Als weitere Ziele für die künftige Ausrichtung des DZM wurde zudem empfohlen, das DZM bei den relevanten Akteuren als zentrale Anlaufstelle und Kompetenzzentrum für innovative und nachhaltige Mobilitätsprojekte besser zu positionieren. Zusätzlich sollen das ASTRA und das BAV formell besser in das DZM eingebunden werden und die Aktivitäten des DZM mit den ämter-spezifischen Aktivitäten von BAV, BFE und ASTRA (Forschung und Langsamverkehr) noch besser verknüpft und abgestimmt werden. Die thematische Ausrichtung des bottom-up-Ansatzes soll unter den beteiligten Ämtern gemeinsam definiert werden.

Der Direktionsausschuss unterbreitete der KKV vom 11. Dezember 2008 entsprechende Anträge. Die KKV hat – basierend auf diesen Anträgen – entschieden, dass das DZM weitergeführt und das noch zur Verfügung stehende Restbudget für eine vierte Ausschreibungsrunde verwendet wird, welche Anfang 2009 ausgelöst wurde. BAV (M. Leichti) und ASTRA (A. Gantenbein) sollen im Jahr 2009 mindestens in der Steuerungsgruppe Einsitz nehmen um einen Einblick zu gewinnen und sich eine Meinung bilden. In der Sitzung der KKV vom 20. Oktober 2009 soll der Grundsatzentscheid zum DZM diskutiert und danach dem Departementschef zum Entscheid vorgelegt werden.

4. Die Wirkung des DZM und der unterstützten Projekte

Die durch das DZM unterstützten Projekte haben in vielen unterschiedlichen Bereichen Wirkungen erzielen können. Das folgende Kapitel widmet sich den Projektergebnissen. Einleitend folgen eine detaillierte Kostenübersicht sowie eine thematische Einteilung der unterstützten Projekte. Die Darlegung der Wirkung wird anschliessend auf Grund der thematischen Gliederung vorgenommen.

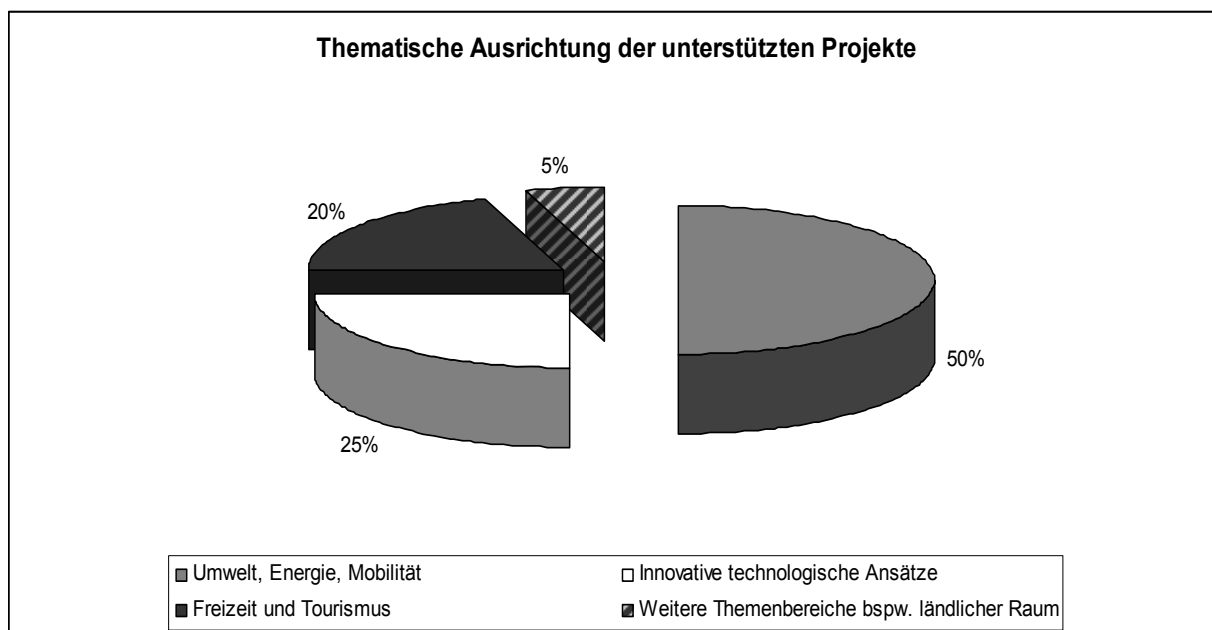
4.1 Kostenübersicht

• Gesamtbudget DZM:	Fr. 1'150'000.-
• Anteil ARE:	Fr. 400'000.-
• Anteil BAFU:	Fr. 150'000.-
• Anteil BFE:	Fr. 600'000.-
• Total Projektsumme alle Eingaben (83):	Fr. 87'445'997.-
• Total nachgefragte Mittel alle Eingaben (83):	Fr. 11'771'214.-
• Total Projektsumme DZM-Projekte (22 ⁵):	Fr. 5'443'221.-
• Total nachgefragte Mittel DZM-Projekte (22):	Fr. 1'964'638.-
• Total Finanzierung DZM (22):	Fr. 1'164'514.-
• Restbudget nach Abschluss der Pilotphase:	
• ARE:	Fr. 2'954.-
• BAFU:	Fr. 0.-
• BFE:	Fr. -52'470.- ⁶

Wird der gesprochene Beitrag für ein Projekt, welches wider Erwarten nicht umgesetzt werden kann, vollumfänglich oder teilweise nicht verwendet, fliesst das Geld wieder in das Ursprungsbudget.

4.2 Thematische Ausrichtung der unterstützten Projekte

Die Eingaben wurden auf Grund ihrer Thematik einem Oberbegriff zugeordnet, um aufzuzeigen, in welchen Bereichen finanzielle Beiträge seitens des DZM nachgefragt wurden.



⁵ Exkl. Projekt „Bürger-Nachbus Herzogenbuchsee“ und „Business Case Gemeindeauto“, welche nicht umgesetzt wurden.

⁶ Inkl. Fr. 50'000.- für die Evaluation.

4.3 Wirkungen der unterstützten Projekte

4.3.1 Themenfeld „Umwelt, Energie und Mobilität“

Im Themenfeld „Umwelt, Energie und Mobilität“ hat das DZM 12 Projekte unterstützt. So konnte bspw. im Raum Zürich erreicht werden, dass die teilnehmenden Mannschaften von Kinder- und Juniorenfussballturnieren vermehrt mit dem öV an die Turnierorte an- und abgereist sind. Vor dem Projektstart nutzte keine der Mannschaften den öV. Während den fünf mit den Massnahmen von Soccermobile durchgeführten Pilotturnieren reisten **rund 33%** der befragten Mannschaften ganz oder teilweise **mit dem öV an den Turnierort** an.

Im Kanton Tessin konnte ein didaktisches Programm über nachhaltige Mobilität erarbeitet und entwickelt werden. Das Projekt endete mit der Herstellung eines didaktischen Kits für die Durchführung eines vollständigen Programms über nachhaltige Mobilität an Tessiner Sekundarschulen. Im Kanton Tessin war vor dem Projektstart kein solches Programm bekannt. Das didaktische Kit wurde in einer **Auflage von 40 Stück** hergestellt und **bisher in 12 Schulen durchgeführt**. **11 weitere Schulen** haben das **Programm** bereits für das **Schuljahr 2008/2009** geplant.

Im Kanton Aargau konnte eine Umsetzungsorganisation für die Implementierung von Massnahmen für das Mobilitätsmanagement realisiert werden. Neu werden nun bspw. **relevante Baugesuche** sowie **raumplanerische Prozesse explizit der Beurteilung zum Thema Mobilitätsmanagement** zugeführt.

Auf der Strecke Saas-Fee – Visp konnten unter Einbezug sämtlicher relevanter Akteure konkrete Massnahmen für eine effizientere und nachhaltigere Verkehrsabwicklung erarbeitet und erprobt werden. **Hervorzuheben ist, dass die Erweiterung des Tagesgepäcktransportnetzes in Richtung UNESCO Weltkulturerbe, nach Leukerbad und ins Lötschental auf Grund der Analysen und der Zusammenarbeit mit der SBB-Logistik im Rahmen des DZM-Projekts Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp zu Stande kam.** Weiter wurden in Visp und Saas-Fee gut frequentierte Mobility CarSharing Standorte eingerichtet (bspw. 624 getätigte Fahrten im 2008 mit den beiden Fahrzeugen in Visp) und auf der Postauto-Strecke der Halbstundentakt eingeführt. Verkehrsmessungen zeigen, dass der **MIV stagniert** und gleichzeitig die **Frequenzen des öV gesteigert** werden konnten.

In Thun wurden während der Sanierung der Hofstettenstrasse neue Ansätze zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens erprobt. Bspw. wurde ein kostenloses Morgenschiff für Pendler angeboten, welches während den 49 Fahrten **fast 3900 Personen transportierte**. Auf der Busstrecke Hünibach – Oberhofen Dorf der Thuner Verkehrsbetriebe konnten die **Passagierzahlen wesentlich erhöht** werden und sind **konstant höher als vor der Baustellenzeit**. Insgesamt wurde während der Baustellenzeit eine **Reduktion von 1000 Fahrten** erreicht. Eine **längerfristige Beeinflussung** und **Erhöhung des Besetzungsgrades bei Autos** konnte **nicht festgestellt** werden.

Im Raum Lausanne/Genf wurde erstmals ein Carpooling-Angebot für Alltag, Firmen und Veranstaltungen lanciert, welches rege genutzt wird. Zurzeit sind **5121 Mitglieder** und **2604 Strecken** registriert (Stand Juni 2009). Mit zahlreichen Unternehmen, bspw. Siemens, Nestlé und Losinger, konnten Partnerschaften eingegangen werden.

Anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde wurde bspw. ein Veloverleihsystem für die Stadt Biel mit 400 Velos an 50 Leihstationen unterstützt. Ab Oktober 2009 soll ein Testbetrieb erfolgen. **Die offizielle Inbetriebnahme ist auf Anfang April 2010 geplant.**

4.3.2 Themenfeld „innovative technologische Ansätze“

Im Themenfeld „innovative technologische Ansätze“ hat das DZM 6 Projekte unterstützt. So konnte bspw. ein in der Schweiz neuartiges, kostenloses IT-gestütztes Mobilitätsberatungsangebot für Städte und Gemeinden entwickelt und angeboten werden. Das Instrument ermöglicht beispielsweise Neuzuziehenden massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung der persönlichen Mobilität. Seit dem Aufschalten des Tools konnten knapp **2000 Online-Checks** und rund **200 vertiefte Mobilitätsberatungen** verzeichnet werden. Der Mobilitätsdurchblick (MDS) wird aktuell von **drei Kantonen** (LU, SO und AG), von der **Region Baden** (badenmobil), von **drei Gemeinden** (Winterthur, St. Gallen und Trubschachen) sowie von **Mobility CarSharing Schweiz** angeboten. Eine Wirkungsanalyse hat aufgezeigt, dass ein **gutes Drittel** der Antwortenden seit der Beratung

durch den MDS Schweiz **ihr Mobilitätsverhalten verändert hat**. Diese Veränderungen beziehen sich in den meisten Fällen auf die Umsetzung des vom MDS angegebenen Vorschlags, auf die **Reduktion der Zahl der Autokilometer** des Haushalts oder aber auf **vermehrtes zu Fuss, mit ÖV oder mit dem Velo statt mit dem Auto Unterwegssein**.

Die FELA Management AG entwickelt ein kostengünstiges Leit- und Kundeninformationssystem für kleinere und mittlere Transportunternehmungen. Dieses Projekt könnte sich wegen der per Handy oder Internet abrufbaren Echt-Zeit-Anschlussmeldungen zu einem Erfolgsprojekt entwickeln. Technisch ist das Projekt auf Kurs. FELA hat auch starke Partner aus dem ÖV in das Projekt einbinden können, so dass die künftige Umsetzung dieses kundenorientierten Informationssystems gewährt ist und es die Attraktivität des ÖV weiter verbessert. **Die Projektumsetzung ist zurzeit noch im Gang.**

Anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde wurde bspw. ein **automatisiertes Veloausleihsystem an Bahnhöfen** unterstützt. Die Velos stehen vor den Bahnhöfen gut sichtbar in Veloabstellplätzen. Auf dem Internet sind die Detailpläne über die Standorte verfügbar. 2010 ist ein Ausbau auf 100 Stationen, 2011 auf rund 150 Stationen vorgesehen. Ab 2010 sind auch Standorte ausserhalb der Bahnhöfe denkbar. Pro Standort stehen mind. 5 Velos zur Verfügung. **Der Projektstart ist auf Ende Oktober 2009 terminiert.**

4.3.3 Themenfeld „Freizeit und Tourismus“

Im Themenfeld „Freizeit und Tourismus“ hat das DZM 5 Projekte unterstützt. So konnten bspw. mehr als 2000 km neue und einheitlich signalisierte Fahrradroutes des Velolands Schweiz in 23 Kantonen einer eingehenden Qualitätskontrolle unterzogen werden. Ebenfalls wurden 530 neue InfoPoints entlang der Routen installiert, ein neuer Web-Auftritt kreiert und 22 neue Routenführer zum Veloland Schweiz gedruckt. **Die Abschlussarbeiten für das Veloland Regional sind in das Projekt SchweizMobil eingeflossen.** SchweizMobil ist weltweit eines der innovativsten Projekte für die Abwicklung von Freizeit- und Tourismusaktivitäten aus eigener Muskelkraft. SchweizMobil wurde im Frühling 2008 offiziell lanciert.

In den „bus alpin“ Pilotregionen Moosalp VS, Binntal VS, Greina GR und Gantrisch BE wurde ein öV-Angebot aufgebaut und während der beiden Versuchsjahren 2006 und 2007 getestet. Alle Regionen sind aufgrund ihrer zu geringen Grösse nicht abgeltungsberechtigt und erhalten von ihren Kantonen kein öV-Angebot. Da sie aber touristisch interessant sind und teils stark vom MIV frequentiert werden, wurden Kursbusse eingeführt. Der Versuch war erfolgreich. Der Betrieb wird in allen vier Pilotregionen weitergeführt. In den beiden Versuchsjahren wurden **23'000 Fahrgäste** transportiert, **circa 2.3 Mio. Franken zusätzlicher Mehrwert in den Regionen** geschaffen und **rund 100 Tonnen CO₂** eingespart. Seit 2008 gibt es auch in der Region Chasseral ein Angebot von „bus alpin“. Im Betriebsjahr 2008 wurde **in fünf Regionen 18'000 Fahrgäste transportiert**. Dabei konnten **die Frequenzen des Versuchsbetriebs** der Jahre 2006 und 2007 gehalten werden. Im 2009 kommen zwei weitere Regionen, Thal (Solothurner Jura) und Alp Flix (Oberhalbstein GR), hinzu.

In der **Region Entlebuch wurden neue Mobilitätsangebote für Touristen und Ausflügler** geschaffen und vermarktet. Ausserdem sollen Möglichkeiten für eine zielgruppengerechtere Vermarktung der bestehenden Mobilitätsangebote getestet werden. Dazu sollen institutionalisierte Formen der Zusammenarbeit zwischen Mobilitätsdienstleistern, der Biosphäre, den Gemeinden und geeigneten Vereinen geschaffen werden. Die ersten Angebote wurden in der Wintersaison 2008/2009 getestet. **Erste Resultate sind daher erst per Herbst 2009 zu erwarten.**

In den vier Pilotregionen Ägerital-Sattel (ZG/SZ), Braunwald (GL), Lenk (BE) und Engadiner Nationalparkregion (GR) des Projekts „Ferien ohne Auto“ wird ab der Sommersaison 2009 mit vielfältigen Anreizen getestet, ob Feriengäste davon überzeugt werden können, ohne das eigene Auto anzureisen. In jeder Region werden Angebote aufgebaut, welche dem ohne Auto anreisenden Gast eine vielfältige und bequeme Mobilität ermöglichen. Angestrebt werden die Optimierung der öV-Anreise und Verbesserungen bei der Erschliessung vor Ort, beispielsweise beim Ortsbus oder durch Erschliessung von Ausflugszielen mit Rufbussen. Vorgesehen ist der Verleih von Elektro-, Mountainbikes oder Trottinets. Inbegriffen ist auch der Tür-zu-Tür-Gepäcktransport. **Erste Resultate sind per Herbst/Winter 2010 zu erwarten.**

Anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde wurde bspw. das Projekt „Bagages plus“ unterstützt. Das Projekt beinhaltet eine Analyse und den Aufbau eines einheitlichen, einfachen und speditiven

Tür-zu-Tür-Gepäcktransports für die Erschliessung der ersten und letzten Meile im Freizeit- und Tourismusverkehr. **Der Versuchsbetrieb in den vier Pilotregionen des Projekts „Ferien ohne Auto“ ist per Sommer 2010 terminiert.**

4.3.4 Themenfeld „weitere Themenbereiche bspw. ländlicher Raum

Im Themenfeld „weitere Themenbereiche bspw. ländlicher Raum“ hat das DZM 2 Projekte unterstützt (Überschneidung bei zwei Projekten aus dem Themenbereich „Freizeit und Tourismus“): „IG bus alpin“ und „Mobiles Entlebuch“.

5. Fazit

Die Zwischenevaluation hat gezeigt, dass das DZM die Effizienz der Leistungserbringung innerhalb des UVEK steigern konnte. Mit dem Zentrum konnte erreicht werden, dass Projektanfragen die nachhaltige und innovative Mobilität betreffend, kanalisiert und an das DZM verwiesen wurden, womit in erster Linie das GS aber auch die weiteren UVEK-Verkehrsämter entlastet werden konnten. Durch den Einbezug aller relevanten UVEK-Ämter könnte der Informations- und Abstimmungsaufwand allerdings weiter verringert und die zentrale Anlaufstelle optimiert werden.

Ebenso wird die zentrale Anlaufstelle von den Akteuren ausserhalb des Bundes geschätzt. Der Suchaufwand der interessierten Adressaten hat sich wesentlich verringert.

Durch die Strukturierung und Bündelung der eingehenden Gesuche reduzierte sich der Koordinationsaufwand zwischen den beteiligten Ämtern. Die Projektförderung wurde daher effizienter. Gleichzeitig sind aufgrund der Schaffung eines Gesuchswettbewerbs im Rahmen eines strukturierten Ausschreibungsverfahrens die Qualität und die Professionalität der Projektförderung gestiegen.

Es muss aber festgehalten werden, dass die Bekanntheit des DZM weiter gesteigert werden muss, um von aussen als zentrale Anlaufstelle innerhalb des UVEK wahrgenommen zu werden. Gegen aussen konnte das DZM nicht alle gewünschten Zielgruppen ansprechen, insbesondere in der Tourismusbranche. Mit einer intensiveren und gezielteren Kommunikation soll dem zukünftig entgegen gewirkt werden. Zudem ist es wichtig, zukünftig Projekte auszuschreiben, die eine grosse Wirkung entfalten können und über eine grosse Ausstrahlung verfügen, was bisher noch nicht der Fall war. Dies kann mittels einer Festlegung von Schwerpunktthemen anlässlich der alljährlichen Ausschreibungen aktiv gesteuert werden.

Die eingesetzten finanziellen Beiträge und personellen Ressourcen sind – vorab in Bezug auf die eingesetzten Beträge in der Verkehrs-Infrastruktur-Politik – vergleichsweise sehr bescheiden. Dies ist einerseits positiv im Interesse eines geringen Verwaltungsaufwandes. Andererseits sind die bescheidenen Ressourcen aber auch ein Grund dafür, dass die Bekanntheit des DZM noch zu gering ist und noch zu wenige Projekte mit grosser Wirkung unterstützt werden konnten.

Das UVEK hat sich einer nachhaltigen Verkehrspolitik verpflichtet. Kapitel 4 hat aufgezeigt, dass das DZM in Bezug auf die nachhaltige Entwicklung positive Wirkungen zu leisten vermag. An verschiedenen Projektstandorten konnten die Einwohner und Touristen vom motorisierten Individualverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen entlastet, die Menschen zu mehr Bewegung animiert und innovative Angebote für einen sinnvollen und nachhaltigen Einsatz aller zur Verfügung stehender Verkehrsmittel kreiert werden. Zu erwähnen ist ausserdem, dass die Potentiale bei gewissen Projekten (bspw. FELA Leit- und Kundeninformationssystem) noch nicht ausgeschöpft sind.

Das Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität UVEK hat sich dabei vor allem in Bezug auf die Effizienzsteigerung innerhalb des UVEK bewährt. Die mit relativ bescheidenen finanziellen Mitteln unterstützten Projekte konnten bereits einen nicht unwesentlichen Beitrag zu mehr Nachhaltigkeit im schweizerischen Verkehrssystem leisten. Weitere Anstrengungen sind aber notwendig, um vermehrt Projekte mit einer grossen Wirkung und mehr Ausstrahlung zu verwirklichen.

Eine Institutionalisierung des DZM ist für viele Seiten gewinnbringend. Mit der Fortführung und dem Ausbau des Zentrums kann weiterhin ein wichtiger Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung im Bereich der Mobilität geleistet werden.

Anhang: Beschrieb der unterstützten Projekte 2006 – 2009

Stand: 05. November 2009

Die folgende Übersicht informiert über die während der Pilotphase unterstützten Projekte.

Unterstützte Projekte 2006

Mobilitätsdurchblick Schweiz

Projektbeschrieb und Ergebnisse: Weiterentwicklung und Evaluation eines kostenlosen IT-gestützten Mobilitätsberatungsangebots für Städte und Gemeinden. Das Instrument ermöglicht beispielsweise Neuzuziehenden massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung der persönlichen Mobilität. Mit dem Mobilitätsdurchblick Schweiz (MDS) wurde ein neuartiger, internetgestützter und weitgehend automatisierter Ansatz für die Mobilitätsberatung entwickelt. Das Beratungsinstrument erlaubt Gemeinden, weiteren Institutionen sowie einzelnen Haushalten ohne grossen Aufwand massgeschneiderte Hinweise zur Optimierung des persönlichen Mobilitätsverhaltens zu geben. Ein Online-Check ermöglicht interessierten Personen zudem, sich via Internet ein erstes differenziertes Bild der eigenen Mobilitätssituation zu machen. Der Mobilitätsdurchblick macht präzise Aussagen zur Unterwegszeit im Verkehr und zu den Verkehrsvollkosten der Haushalte. Ausserdem wird das Verhalten hinsichtlich Sicherheit, Umwelt- und Gesundheitswirkungen sowie Bequemlichkeit bewertet. Auf einfachste Weise ermöglicht das Modell die Formulierung von Mobilitätsvarianten, welche mit dem ursprünglichen Mobilitätsverhalten verglichen werden können. Insgesamt wurden seit dem Aufschalten des Online-Tools knapp 2000 Online-Checks verzeichnet, dazu kommen rund 200 vertiefte Mobilitätsberatungen durch lokale Mobilitätsberater. Der MDS wird aktuell von drei Kantonen (LU, SO und AG), von der Region Baden (badenmobil), von drei Gemeinden (Winterthur, St. Gallen und Trubschachen) sowie von Mobility CarSharing Schweiz angeboten.

Ausblick: Die Zukunft des Mobilitätsdurchblicks Schweiz ist bis mindestens 2010 gewährleistet. Ziel ist, die Verankerung in der Westschweiz zu erreichen und die Zahl der Nutzungen in der deutschen Schweiz weiter zu erhöhen. Dazu soll das zielgruppenspezifische Marketing verstärkt werden. Die dafür nötigen Mittel sind allerdings erst zum Teil gesichert, das Projekt ist weiterhin auf Unterstützung auch durch die Bundesebene angewiesen.

Das DZM/ARE hat im Feedback zum Schlussbericht dazu folgendermassen Stellung bezogen: In den Schlussbemerkungen halten Sie fest, dass der Betrieb bis 2010 gesichert ist, was uns freut und positiv stimmt. Jedoch halten Sie auch fest, dass noch nicht alle finanziellen Mittel bereit stehen. Wir müssen Ihnen leider mitteilen, dass für Betriebsbeiträge seitens des DZM keine Rechtsgrundlage besteht.

Das Produkt soll aber auch gezielt aktualisiert und verbessert werden, um den Bedürfnissen der Nutzenden Rechnung zu tragen. Eine Wirkungsanalyse soll zudem Hinweise zum Wirkungspotenzial des MDS geben. Die Wirkungsanalyse wurde im Februar 2009 fertig gestellt. Nachfolgend die wichtigsten Ergebnisse:

In welchem Ausmass wurde der MDS genutzt: Der MDS wird aktuell von drei Kantonen (LU, SO und AG), von der Region Baden (badenmobil), von drei Gemeinden (Winterthur, St. Gallen und Trubschachen) sowie vom Unternehmen Mobility CarSharing Schweiz angeboten. Die quantitative Analyse hat aufgezeigt, dass der MDS in der Schweiz aktuell wie folgt genutzt wird: Knapp 2000 Personen haben sich mit dem den Online-Check auf der Website <http://www.mobilitaetsdurchblick.ch> beraten lassen. Rund 200 Personen konnten in der Folge durch einen der Partner des MDS persönlich und ausführlich beraten werden.

Wie zufrieden sind die Nutzenden mit dem Beratungsangebot: Das Kernstück der Mobilitätsberatung des MDS ist die detaillierte Beratung der Nutzenden. Diese Beratung wurde von den befragten Personen positiv bewertet (Mittelwert von 8 auf einer Skala von 0-10). Zudem waren knapp drei Viertel der Befragten (28 Personen) sehr und 4 Personen eher zufrieden mit der Beantwortung ihres persönlichen Anliegen.

Welche Impacts haben die Beratungsleistungen des MDS bei den Nutzenden: Zu den Impacts kann zusammenfassend gesagt werden, dass ein gutes Drittel der Antwortenden angegeben hat, seit der Beratung durch den MDS Schweiz ihr Mobilitätsverhalten verändert zu haben. Diese Veränderungen beziehen sich in den meisten Fällen auf die Umsetzung des vom MDS

angegebenen Vorschlags, auf die Reduktion der Zahl der Autokilometer des Haushalts oder aber auf vermehrtes zu Fuss/ mit ÖV/ oder mit dem Velo statt mit dem Auto Unterwegssein. 5 Personen gaben sogar an, dass es in ihrem Haushalt nun weniger Autos gibt. Gründe warum keine Veränderungen vorgenommen wurden, waren u.a. ein bereits optimales Mobilitätsverhalten, der Zeitaufwand oder aber der MDS konnte ihnen nichts Neues aufzeigen. Die hohe Zustimmung von 37 der 42 befragten Personen zur Behauptung „Der MDS Schweiz trägt dazu bei, einen vernünftige Umgang mit der Mobilität in der Schweiz zu fördern“ lässt einen Schluss zu, dass eine Beratung mit dem MDS-Tool die Nutzenden zu sensibilisieren vermag, auch wenn diese nicht in jedem Fall eine Veränderung ihres Mobilitätsverhalten vornehmen.

Wie kann der MDS in Zukunft noch verbessert werden: In der Folge wurden als Optimierungsvorschläge einerseits die Steigerung der Bekanntheit v.a. bei noch wenig mobilitätssensibilisierten Personen andererseits die Bereitstellung von Informationen der beteiligten ÖV-Stellen auf dem Internet sowie eine einfachere Handhabung der Internetseite gewünscht. Des Weiteren soll in Zukunft noch mehr darauf geachtet werden, dass durch den Ausbau der Partnerschaften vermehrt detailliertere Beratungen angeboten werden können. Die Evaluation hat aufgezeigt, dass die Mobilitätsberatung des MDS funktioniert und genutzt wird. Die Bewertung dieser Beratungsdienstleistung sowie die Wirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Nutzenden fallen positiv aus. In diesem Sinne empfiehlt es sich, diesen Beratungsansatz weiter zu verfolgen, mit dem zusätzlichen Ziel noch näher an die potenziellen Nutzenden zu gelangen. Dieses Bedürfnis wurde vom Projektteam und den Partnern bereits erkannt und entsprechende Planungen für das weitere Vorgehen sind im Gange.

Interface hat darauf aufbauend anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde des DZM eine neue Gesuchseingabe eingereicht, die das oben beschriebene zielgruppenspezifische Marketing verstärken soll: Die bisherige Beratung mit dem Online-Check überliess es dem Nutzer, welche Schritte zu einer Verhaltensänderung führen können. Neu kann der Online-Check bestehende Alternativen aufzeigen und vergleichen. Die für eine gewünschte Verhaltensänderung nötigen Schritte/Produkte werden massgeschneidert aufgelistet. Neu können Mobilitätsdienstleister ihre nachhaltigen Produkte direkt im MDS platzieren. Diese zunehmende Attraktivität erhöht die Zahl der beratenen Personen. Mit der Weiterentwicklung sollen folgende Ziele erreicht werden: mehr Kundennähe dank Verhaltensalternativen und konkretem Aufzeigen der dafür nötigen Schritte; höhere Nutzungszahlen dank deutlich höherer Bekanntheit des MDS und einer verbesserten Ausrichtung auf klar definierte Zielgruppen; breitere Trägerschaft (Kantone, Städte, private Organisationen und Unternehmen).

-> Das DZM konnte das erneute Gesuch aufgrund der knappen finanziellen Mittel sowie der hohen Qualität der weiteren Gesuchseingaben nicht unterstützen.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Interface – Institut für Politikstudien, Dr. Ueli Haefeli, Luzern / Projektkosten total: Fr. 123'740.- / Anteil DZM: Fr. 46'500.- / Status: Abgeschlossen.
Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

FELA Leit- und Kundeninformationssystem

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Entwicklung und Implementierung eines kostengünstigen Leit- und Kundeninformationssystems für kleinere und mittlere Transportunternehmungen. Dieses Projekt könnte sich wegen der per Handy oder Internet abrufbaren Echt-Zeit-Anschlussmeldungen zu einem Erfolgsprojekt entwickeln. FELA hat auch starke Partner aus dem ÖV in das Projekt einbinden können, so dass die künftige Umsetzung dieses kundenorientierten Informationssystems gewährt ist und es die Attraktivität des ÖV weiter verbessert. Technisch und zeitlich ist das Projekt auf Kurs. Der Arbeitsstand der einzelnen Teilbereiche, welcher Analyse, Design und Entwicklung (ohne Testing) umfasst, beläuft sich auf 80% für den Bordrechner, 75% für die VDV-Erweiterung (Leitstelle) und 70% für die Anpassungen am bestehenden POIS. Die Schnittstellentests mit den Firmen Continental (RBL-Lieferant ZVB) und ONAX (Lieferant Anzeigeserver SBC) haben stattgefunden und waren erfolgreich.

Ausblick: Das Projekt hat einen wesentlich grösseren Umfang angenommen, als es in der Planung vorgesehen war. Wegen dem grösseren Projektumfang und der höheren Komplexität wird das Projekt daher erst im Frühling 2010, aller Voraussicht nach erfolgreich, abgeschlossen. Die nächsten grösseren Aufgaben sind die Systemtests und die Detailplanung der Pilotphase. Zwecks der Sicherstellung von Synergien wird das Projekt neu durch das ARE begleitet, welches ebenfalls das Projekt „Echtzeit-Kundeninformationssystem für den öffentlichen Verkehr EKOV“ (siehe Anhang -> unterstützte Projekte 2009) inhaltlich begleitet. Die beiden Projekte haben ähnliche Zielsetzungen.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: FELA Management AG, Stefan Graenicher, Diessenhofen / Projektkosten total: Fr. 427'285.- / Anteil DZM: Fr. 100'000.- / Status: In Umsetzung (Vertrag verlängert bis Ende März 2010). Internet: <http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

Veloland Regional

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Die erfolgreiche Umsetzung des Projekts Veloland Regional hat die Voraussetzungen für eine vermehrte Nutzung des Velos namentlich in der Freizeit (Ausflüge und Mehrtagesreisen) nachhaltig verbessert. In den Jahren 2006 bis 2008 konnten mehr als 2000 km neue und einheitlich signalisierte Routen in 23 Kantonen einer eingehenden Qualitätskontrolle unterzogen werden. Mängel sind den Kantonen rapportiert worden. Diese sind daran, Schwachstellen mit Investitionen in Millionenhöhe zu sanieren.

Stark verbessert werden konnte auch die Information gegenüber der Kundschaft: 530 neue InfoPoints entlang der Routen, neuer Web-Auftritt, 22 neue Routenführer zum Veloland Schweiz und Integration in Velokarten von Partner-Verlagen.

In den Jahren 2006 und 2007 konnte zudem je eine Planungskarte für Projektpartner von Veloland Regional erstellt werden.

Ausblick: Die Abschlussarbeiten für das Veloland Regional sind in das Projekt SchweizMobil eingeflossen. SchweizMobil ist weltweit eines der innovativsten Projekte für die Abwicklung von Freizeit- und Tourismusaktivitäten aus eigener Muskelkraft. SchweizMobil wurde im Frühling 2008 offiziell lanciert.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Stiftung SchweizMobil (vormals Stiftung Veloland Schweiz), Peter Anrig, Bern / Projektkosten total: Fr. 215'000.- / Anteil DZM: Fr. 34'280.- / Status: Abgeschlossen. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

Soccermobile

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Das Projekt Soccermobile hatte zum Ziel, Massnahmen zur effizienten und umweltschonenden Verkehrsabwicklung bei Kinder- und Juniorenfussballturnieren zu entwickeln und zu testen. In Zusammenarbeit mit den Verkehrsbetrieben der Stadt Zürich (VBZ) wurden an insgesamt 5 Turnieren im Kanton Zürich Massnahmen umgesetzt. Diese reichten von der pre-Trip-Information auf den Kommunikationskanälen des veranstaltenden Vereins, über die öV-Information vor Ort, bis hin zur Abgabe eines für teilnehmende Vereine aus dem ZVV-Gebiet kostenlosen öV-Gruppentickets.

Die Resultate aus den im Nachgang bei den ersten beiden Pilotturnieren „Pfungstturnier FC Dietikon“ und „F5-Turnier LetziKids“ durchgeführten Befragungen waren nicht zufrieden stellend: Trotz der eingeführten Massnahmen zur Förderung der An- und Abreise mit dem öV an den beiden Turnieren sind letztendlich nur je eine Mannschaft pro Turnier mit dem öV angereist. Dies obwohl die Mehrheit der Trainerinnen und Trainer die eingeführten Massnahmen als sinnvoll erachten und es begrüssen, wenn Veranstalter von Juniorenfussballturnieren auf die Möglichkeit zur An- und Abreise mit dem öffentlichen Verkehr hinweisen. Die Gründe wieso letztendlich nur gerade je eine Mannschaft mit dem öV anreiste, hatten u.a. mit dem zu hohen Preis für das öV-Gruppenticket sowie mit dem umständlichen Lösen dieses Tickets zu tun.

Mit der Abgabe eines kostenlosen öV-Gruppentickets an die teilnehmenden Mannschaften der restlichen drei Pilotturniere, konnte der öV-Anteil gegenüber den ersten beiden Pilotturnieren deutlich gesteigert werden. Insgesamt über alle fünf Pilotturniere betrachtet reisten rund 33 % der befragten Mannschaften ganz oder teilweise mit dem öV an den Turnierort an (die Befragungen bei den teilnehmenden Teams haben ergeben, dass die Massnahmen als sehr wichtig erachtet werden und dass die Motivation mit dem öV an die Turniere anzureisen auf Soccermobile zurückzuführen ist.). Das Resultat ist erfreulich und zeigt, dass die umgesetzten Massnahmen als gut zu bewerten sind und die Massnahmen- und Kommunikationsabfolge einwandfrei funktioniert hat.

Die Evaluation der fünf Pilotturniere hat gezeigt, dass alle Beteiligten die umgesetzten Massnahmen als sehr wichtig und sinnvoll erachten und auf das Verhalten der Turnierveranstalter, Trainer und Trainerinnen sowie der Eltern einen hohen Einfluss hatten. Um die Sensibilisierung für eine umweltverträgliche Anreise an Juniorenfussballturniere bei allen Beteiligten weiter zu stärken, muss Soccermobile auch in Zukunft weitergeführt und ausgebaut werden.

Ausblick: Mit der Fortführung des Projekts Soccermobile soll ein Standardangebot an Leistungen (pre-Trip-Information und öV-Gruppenticket) für im ZVV-Gebiet beheimatete Fussballvereine, die Kinder- und Juniorenturniere veranstalten, eingeführt werden. Mit den erbrachten Leistungen soll die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im An- und Abreiseverkehr weiter gefördert werden. Daher wurde anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde des DZM das Projektgesuch Soccermobile+ eingereicht. Soccermobile+ beschränkt sich vorerst räumlich auf das ZVV-Gebiet und ist zeitlich in einem ersten Schritt auf zwei Jahre befristet. Die räumliche Beschränkung ist gerechtfertigt, weil einerseits die Vereine bereits sensibilisiert sind und andererseits ein Gruppenticket seitens ZVV / VBZ vorhanden ist. Mit der Laufzeit von zwei Jahren wird genügend Zeit für eine weitere Diffusion gewährleistet.

-> Das DZM hat die erneute Gesuchseingabe in die zweite Finanzierungskategorie eingeteilt. Das Projekt wird nur dann unterstützt, wenn eines der Projekte aus der ersten Finanzierungskategorie wider Erwarten nicht umgesetzt werden kann.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: synergo – Mobilität – Politik – Raum, Roberto De Tommasi, Zürich / Projektkosten total: Fr. 100'000.- / Anteil DZM: Fr. 40'000.- / Status: Abgeschlossen. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

Ride Message Service RMS

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Vorstudie zur Abklärung der Chancen und Risiken eines mobiltelefonbasierten Fahrtenvermittlungssystems. Ziel ist die bessere Auslastung von Personenwagen durch das Ersetzen von Autofahrten mit Mitfahrten sowie das Garantieren der Mobilitätsfreiheit und -entwicklung ohne zusätzlichen Verkehr. Die geographisch punktgenaue Vermittlung wird über dynamische Ortsinformationen, welche sich aus den Kontrollsignalen von Mobilfunkgeräten ableiten lassen, sichergestellt.

Die Machbarkeitstudie, welche sich auf grundsätzliche Fragen (Datenschutz, Technik, Recht usw.) konzentrierte, hat ergeben, das RMS im Prinzip realisierbar ist. Juristisch und verkehrs- und versicherungsrechtlich gibt es keine grundsätzlichen Probleme. Datenschutzrechtlich ist es zentral, dass die Besitzer der erforderlichen Personendaten – die Kunden des RMS-Dienstes – darüber aufgeklärt sind und ihr Einverständnis geben über die Verwendung ihrer Daten. Dies kann mittels Akzeptieren von Teilnahmebedingungen z.B. via Internet erfolgen. Die Anmeldung zum RMS-Dienst muss deshalb über Internet erfolgen. Lokalisierungsdaten fallen auch unter den Begriff Personendaten.

Von der technischen Seite her sind einzelne Limitierungen zu erwarten. Drei Punkte ragen dabei heraus: Erstens ist die Lokalisierung bei der aktuellen Antennendichte auf dem Land zu ungenau, als dass ein sinnvolles Matching von mitfahr- und mitnahmewilligen Personen möglich wäre. Der RMS-Dienst muss sich deshalb in einer ersten Phase auf städtische Gebiete und deren Agglomerationen beschränken.

Zweitens sind Steuerungen von Handy-Einstellungen (Klingeltöne, Displays) von aussen nicht möglich. Die gegenseitige Erkennung der gepaarten mitnahme- und mitfahrwilligen Personen auf der Strasse kann deshalb technisch nicht erleichtert werden und muss über konventionelle Zeichengebung erfolgen.

Drittens ist eine Vektorisierung, d.h. die Aneinanderreihung von Standortdaten über die Zeit in einer ersten Phase nicht realistisch. Technisch ist dies zwar möglich. Die Vektorisierung löst jedoch durch die kleinen Intervalle zwischen den Lokalisierungen eine potentiell so starke Netzbelastung aus, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass die Mobilfunkunternehmen dies zulassen würden. Die hohe Netzbelastung trifft insbesondere beim Zweck des Matchings aufgrund übereinstimmender Vektoren zu, weil der Matchingvorgang nur sehr wenig Zeit beanspruchen sollte und die Lokalisierungsintervalle deshalb im Sekundenbereich liegen würden. Dies hat zu Folge, dass mindestens zu Beginn von RMS das Matching aufgrund der Übereinstimmung von Standortdaten und Zielen erfolgen muss.

Alle drei Punkte bedeuten eine Einschränkung der Benutzerfreundlichkeit, stellen aber nicht unlösbare Problem dar. Zusätzlich können sich die Rahmenbedingungen durch die technisch schnelle Entwicklung in relativ kurzer Frist ändern.

Mit dem dritten Punkt ist auch die zu erwartende Hauptschwierigkeit angesprochen. Diese besteht in den Verhandlungen mit den Mobilfunkunternehmen. Die Mobilfunkunternehmen sind wichtige Partner, von welchen die Lokalisierungsdaten der RMS-Kunden stammen oder bei denen Personendaten überprüft werden sollen. Mit allen drei grossen Mobilfunkunternehmen in der Schweiz sollten mehr oder weniger zeitgleich analoge Leistungen vertraglich abgesichert werden können, damit RMS sinnvoll funktioniert. Die Lösungsansätze sehen deshalb vor, möglichst wenige Daten von den Mobilfunkunternehmen zu beziehen und ihre Netze so wenig wie möglich zu belasten. Deshalb ist es von Bedeutung, dass RMS im Auftrag von Behörden, der Politik und von grossen, Telekom-unabhängigen Unternehmen arbeitet oder mindestens von ihnen getragen wird.

Ausblick: Alles in allem ist ein RMS-Dienst mit einzelnen gegenüber der ursprünglichen Idee veränderten Lösungsansätzen machbar, wird jedoch mindestens zu Beginn (d.h. in den ersten 2 bis 3 Jahren) tiefe Benutzungszahlen aufweisen. Deshalb bedarf es eines Backgrounds mit gesellschaftlichem, wenn möglich politischem und/oder gesetzlichem Gewicht (z.B. im Sinne des Bestellwesens ÖV) und den erforderlichen, langfristig gesicherten finanziellen Ressourcen.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Sozialforschungsstelle der Universität Zürich, Dr. Jürg Artho, Zürich / Projektkosten total: Fr. 29'041.- / Anteil DZM: Fr. 12'000.- / Status: Abgeschlossen. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

A scuola di mobilità

Projektbeschreibung und Ergebnisse: A scuola di mobilità zielte auf die Umsetzung eines didaktischen Programms über nachhaltige Mobilität im Kanton Tessin. Das Projekt endete mit der Herstellung eines didaktischen Kits für die Durchführung eines vollständigen Programms über nachhaltige Mobilität, jedes Mal in zwei Klassen der vierten Stufe der Tessiner Sekundarschulen (9. Schuljahr) gleichzeitig. Das didaktische Kit wurde in einer Auflage von 40 Stück hergestellt und bisher in 12 Schulen durchgeführt (vergangenes Schuljahr in 7 Schulen mit insgesamt 22 Klassen, davor bereits in 5 Schulen mit 15 Klassen). 11 weitere Schulen haben das Programm bereits für das Schuljahr 2008/2009 geplant. Für diese noch laufenden Aktionen ist das Budget u. A. mit Beteiligung des Kantons Tessin sichergestellt. Einige Schulen werden das Programm mit Hilfe des dafür entwickelten Handbuchs selbstständig durchführen.

2008 fand wie vereinbart eine Informationsveranstaltung an der pädagogischen Hochschule des Kantons Tessin statt. Im November 2008 wurde das Projekt im Rahmen der Lehrerfortbildung des Kantons Tessin vorgestellt.

Das didaktische Programm "A scuola di mobilità" wird von Lehrern, Schülern und Fachexperten geschätzt. Als wertvoll werden der Inhalt und insbesondere die Originalität der spielerischen Form erkannt.

Ausblick: Die Umsetzung in den Schulen ist auf einem guten Weg. Die Schulzentren werden motiviert, ein eigenes Didaktikkit anzuschaffen.

Die Lehrpersonen haben des Öfteren gefordert, auch für die anderen Schulstufen ein Programm zu entwickeln. Während der geführten Besuche in VEL EXPO TICINO und während den Präsentationen, die auf Anfrage der Klassen unterschiedlicher Stufen durchgeführt wurden, wurde bei jüngeren und älteren Schülern ein reges Interesse für das Thema festgestellt. Zum Projekt gehörte die Auswertung der Machbarkeit einer Vereinfachung und einer Angleichung des Programms für Kinder der fünften Grundschulklassen. Diese Phase kann nun in Angriff genommen werden. Zunächst wird ein Pilotprojekt ausgearbeitet und ab dem Schuljahr 2009/2010 angeboten. Auf den höheren Stufen – z.B. Berufsschulen oder Gymnasien – stellen die Brettspiele fürs erste eine interessante Lösung dar. Das Kit ist mittlerweile auch bereit für Anpassungen und Übersetzungen für eine Durchführung in weiteren Sprachregionen.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Fondazione VEL, Raffaele Domeniconi, Mendrisio / Projektkosten total: Fr. 220'000.- / Anteil DZM: Fr. 66'000.- / Status: Abgeschlossen. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

Velofon

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Aufbau und Betrieb einer Hotline für Velofahrende zwecks Erstellung einer systematisierten Problem Datenbank der Veloinfrastruktur z.H. der Behörden. Der von Pro Velo Schweiz erstellte Businessplan zeigt den Bedarf und die Machbarkeit der Problem Datenbank auf, ebenso die Kosten, die für den Aufbau, den Testbetrieb und den regulären Betrieb nötig sind.

Pro Velo Schweiz ist nicht in der Lage, die Finanzierungslücke zwischen diesem Betrag und dem von der Bundesseite zugesicherten Betrag zu decken. Pro Velo Schweiz ist jedoch nach wie vor daran interessiert, das Velofon aufzubauen und zu betreiben.

Pro Velo Schweiz will einerseits eigene Mittel äufnen, um den Kickoff des Velofons zu ermöglichen. Andererseits will sie eine Drittfinanzierung durch die Kantone (als Nutzer der Daten) und der Privatwirtschaft (im Sinne eines Sponsorings) erreichen. Bevor eine solche nicht gesichert ist, möchte der Vorstand von Pro Velo Schweiz mit der Umsetzung zuwarten.

Ausblick: Beratung des Vorstands über die Bildung einer Reserve für die Lancierung des Velofons; Fortsetzung des Fundraisings; erneute Gesuchseingabe beim DZM (sobald kostendeckende Finanzierungsmöglichkeiten gefunden sind).

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Pro Velo Schweiz (vormals IG Velo Schweiz), Dr. Christoph Merkli, Bern / Projektkosten total: Fr. 52'500.- / Anteil DZM: Fr. 21'000 (es wurden lediglich Zahlungen im Umfang von Fr. 9'430.- getätigt, da das Projekt nicht vollständig umgesetzt werden konnte.) / Status: der Vertrag mit dem DZM ist ausgelaufen. Das Projekt konnte nicht vollständig umgesetzt werden. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

Bürger-Nachtbus Herzogenbuchsee

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Das Bürger-Nachtbusprojekt will für Nachheimkehrende (Zugsankünfte) auf dem Heimweg mehr Sicherheit durch taxiähnlichen Nachhausestransport bieten und dadurch Umsteigeeffekte auslösen. Es vervollständigt die Mobilitätskette auf dem letzten heiklen Stück zwischen 22 und 01 Uhr und ist gleichzeitig ein neues Mobilitätsangebot durch preiswerten, ehrenamtlich erbrachten Sammeltaxitransport (Para-öV).

Das Projekt wurde von der Gemeinde Herzogenbuchsee abgelehnt und konnte deswegen nicht umgesetzt werden.

Internet: <http://www.aren.admin.ch/dienstleistungen/00908/00912/index.html?lang=de>.

Unterstützte Projekte 2007

aargaumobil

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Realisierung einer Umsetzungsorganisation für die Implementierung von Massnahmen für das Mobilitätsmanagement im Kanton Aargau. Die Plattform aargaumobil ist etabliert. Die Geschäftsstelle ist besetzt und es besteht unter www.aargaumobil.ch ein periodisch aktualisierter Webauftritt mit langsam steigenden Nutzerzahlen (Aktuell werden pro Monat knapp über 200 unterschiedliche Besucher verzeichnet). Die Führungsprozesse sowie die Zusammenarbeit zwischen der Abteilung Verkehr und der externen Geschäftsstelle sind definiert.

Der Start von aargaumobil erfolgte dank Vorleistungen durch den Kanton Aargau vor der Zusage des DZM. Der Bekanntheitsgrad von aargaumobil und der angebotenen Dienstleistungen bei den Gemeinden und den Unternehmen im Kanton Aargau ist sukzessiv am steigen.

Das Projekt hat bereits erste aussichtsreiche Produkte hervorgebracht: Bei der für die Baubewilligungsprozesse zuständigen Abteilung wurde mit dem neuen Tiragekriterium „mehr als 60 Parkplätze“ ab anfangs 2008 sichergestellt, dass relevante Baugesuche explizit der Beurteilung zum Thema Mobilitätsmanagement zugeführt werden.

Raumplanerische Prozesse werden im Rahmen der VIK-Geschäfte (VIK = Verwaltungsinterne Konferenz) durch den Vertreter der Abteilung Verkehr der Beurteilung zum Thema Mobilitätsmanagement zugeführt. Anfangs 2009 wurde im Rahmen einer verwaltungsinternen Prüfung festgestellt, dass die Tiragekriterien korrekt und effektiv angewendet werden.

Durch die Geschäftsstelle von aargaumobil konnten Inputs zuhanden der Revision des Baugesetzes (Ersatzabgabe Pflichtparkplätze, autoarmes Wohnen) eingebracht werden.

Im Rahmen von raumplanerischen Prozessen wurden Inputs zur Integration des Mobilitätsmanagements in die gesetzlichen Grundlagen von Gemeinden eingebracht. Parallel zur Revision des Baugesetzes wurde durch die AVK (Abteilung Verkehr des Departements Bau, Verkehr und Umwelt) und die Stadt Zofingen ein Leitfaden zur Erstellung eines kommunalen Gesamtplans Verkehr in Auftrag gegeben.

Im Rahmen von Vernehmlassungen zu Baugesuchen und Nutzungsplanungen sowie bei Kommunikationsaktivitäten konnten per Ende Mai 2009 folgende Kontakte realisiert werden: Bei neun Regionen (bspw. Aarau, Baden und Brugg-Windisch) konnten im Rahmen von Präsentationen durch die Geschäftsstelle aargaumobil spezifische Inputs zum Mobilitätsmanagement gegeben und Kontakte geknüpft werden.

In zahlreichen Gemeinden (bspw. Aarau, Lenzburg und Zofingen) wurden – teils im Rahmen von Impulsberatungen, teils im Rahmen von Verfahren – bezogen auf ein oder mehrere Projekte vertiefende Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement abgegeben.

Im Rahmen von Vernehmlassungen zu Baugesuchen sowie bei Kommunikationsaktivitäten konnten per Ende Mai 2009 bei 22 Unternehmen spezifische Inputs zum Mobilitätsmanagement gegeben und Kontakte geknüpft werden. Bei weiteren Unternehmen (u.a. Kantonsspital Baden, Fachhochschule Nordostschweiz, Shoppi-Tivoli und Hero) wurden vertiefende Initialberatungen durchgeführt oder entsprechende Inputs abgegeben.

Von Januar bis Juni 2008 wurden Schulungen zum Thema Mobilitätsmanagement bei den wichtigsten Akteurgruppen der Verwaltung durchgeführt. Es ist geplant, periodisch bei den wichtigsten Gruppen eine Wiederholungsschulung anzubieten.

Drei Projekte konnten in Zusammenarbeit mit externen Partnern konzipiert werden: „Kombiausflug“ mit Postauto Nordostschweiz: Das Projekt hat zum Ziel, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel im Ausflugsverkehr des Kantons Aargau mit innovativen Aktionen zu fördern.

Kernstück des Projekts bildet die Durchführung von zwei „Familientagen mit dem öV“; Mobilität und Wohnwirtschaft: Zum Thema „Mobilität und Wohnen“ wurde eine Broschüre mit Empfehlungen zur Gestaltung der Mobilität bei neuen Wohnbauprojekten verfasst. Ergänzend zur Broschüre bietet aargaumobil eine Inputberatung für Akteure im Immobilienumfeld an; Schule Mobil: Das von aargaumobil entwickelte Konzept „Schule Mobil“ umfasst die Behandlung des Themas Mobilität im Schulunterricht für die Mittel- und Oberstufe in Form von Halbtagen, Tagen oder ganzen Projektwochen.

Ausblick: In allen Handlungsbereichen sind die Arbeiten gut angelaufen und zeigen erste Erfolge. Die Zielsetzungen konnten bis jetzt grösstenteils erreicht werden. Es zeigt sich aber auch, dass ein

stetiges und konsequentes Nachbearbeiten der Zielgruppen und Projekte für den Erfolg unabdingbar ist.

Beim Handlungsfeld „Verfahren beeinflussen“ wurden Erfolge bezüglich der Integration von Mobilitätsmanagement in laufende Verfahren verzeichnet. Das kantonsintern eingeführte Tiragekriterium bei der Beurteilung von Baugesuchen und die durchgeführten Schulungen bei den relevanten Akteuren inner- und ausserhalb der Kantonsverwaltung dürften dazu führen, dass in Zukunft noch vermehrt die Integration von Mobilitätsmanagement in Planungsprozessen sichergestellt werden kann.

Bei der Umsetzung von Massnahmen ist zu berücksichtigen, dass die Vorlaufzeiten zur Umsetzung von Fall zu Fall sehr unterschiedlich sind und seitens aargaumobil kaum beeinflusst werden können. Aus diesem Grund wurde eine Verlängerung des Vertrags, bis max. 31. Dezember 2009, mit dem DZM beantragt. Dem Antrag wurde stattgegeben. Seitens des Kantons Aargau wird das Angebot von aargaumobil auch im Jahr 2009 weitergeführt.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau, Karin Wasem, Aarau / Projektkosten total: Fr. 410'602.- / Anteil DZM: Fr. 95'420.- / Status: In Umsetzung (Vertrag verlängert bis 31. Dezember 2009). Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Business Case „Gemeindeauto“

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Einführung eines Angebots für das Business-Carsharing von Gemeindefahrzeugen zur Senkung des Gemeindeaufwands und des Zweitwagenbestandes. Dabei entstehen gleichzeitig öffentlich zugängliche Carsharing-Angebote auch in peripheren Gebieten. Gemeinden mieten die Fahrzeuge langfristig und nutzen diese selber. Dieselben Fahrzeuge können aber auch von der Bevölkerung und Gästen genutzt werden. Die Integration einer automatisierten GA-Abgabe zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs wird ebenfalls angestrebt.

Da mit den SBB, deren Beteiligung für einen Projektstart Voraussetzung war, keine markttaugliche Vereinbarung bezüglich einer automatisierten GA-Abgabe getroffen werden konnte, wurde das Projekt nicht weiter verfolgt.

Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

IG bus alpin

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Akteurplattform für die Verbesserung der öV-Erschliessung touristischer Ausflugsziele in den Alpen.

Mit dem Pilotprojekt Alpentäler-Bus/Bus Alpin wurden ab 2005 in den vier Pilotregionen Moosalp VS, Greina GR/TI, Binntal VS und Gantrisch BE öV-Angebote aufgebaut und während der beiden Versuchsjahre 2006 und 2007 getestet. Der Versuch war erfolgreich: der Betrieb wird in allen vier Pilotregionen weitergeführt. Mit der IG bus alpin werden ab 2008 die Aktivitäten bei der Erschliessung der „letzten Meile“ im öffentlichen Verkehr fortgesetzt und weitere Regionen im Schweizer Berggebiet beim Angebotsaufbau, der Vermarktung und Finanzierung unterstützt. In den beiden Versuchsjahren wurden 23'000 Fahrgäste transportiert, circa 2.3 Mio. Franken zusätzlicher Mehrwert in den Regionen geschaffen und rund 100 Tonnen CO₂ eingespart. Das Internet-Portal www.busalpin.ch ist lanciert. Die touristischen Angebote mit sämtlichen Fahrgastinformationen zu den ehemaligen Pilotregionen Gantrisch, Greina, Binntal und Moosalp (neu auch mit einem RailAway-Angebot – Moosalp-Raclette) sowie zur neu hinzugewonnenen Region Parc Régional Chasseral sind online verfügbar. Bis Mitte Juli 2008 wurden insgesamt 45'000 Hits verzeichnet. Deutlich mehr als prognostiziert. Durch kontinuierliche Vermarktungsaktivitäten soll das Portal zur Geheimtipp-Adresse für Naturtourist/-innen werden. Am 27./28. Juni 2008 fand im Binntal der erste nationale Austausch unter den Mitgliedsregionen statt. Bearbeitet wurden dabei die beiden wichtigsten Fragen für die IG bus alpin: die touristische Angebotsbündelung mit dem öV und die Finanzierung der Busangebote.

Im Betriebsjahr 2008 wurden in fünf Regionen 18'000 Fahrgäste transportiert. Dabei konnten die Frequenzen des Versuchsbetriebs der Jahre 2006 und 2007 gehalten werden. Im Winter 08/09 konnte der bus alpin in den Regionen mit Winterangeboten sogar noch zulegen: Der „Schneebus“ in der Region Gantrisch erreichte mit knapp 2'500 transportierten Wintersportler/-innen fast sein Rekordergebnis aus dem Winter 2006. Der „Snow-Bus“ von Neuenburg nach Bugnentes in der Region Chasseral wurde von rund 1'500 Personen benützt, was ebenso eine Verbesserung des Vorjahresergebnisses bedeutet. Mit mehr als 30 Personen war die Auslastung der Busse ausserordentlich hoch.

In allen Regionen konnte ein Total von plus 45 % transportierter Personen erreicht werden. Im Verlauf des Jahres 2009 kamen zwei neue Regionen hinzu: Der Bus alpin Alp Flix verkehrt im Fixbetrieb jeweils vier Mal pro Tag; in den Sommer- und Herbstferien täglich und während der Sommer-Nebensaison an den Wochenenden. Der Versuchsbetrieb ist vorerst auf zwei Jahre befristet. Der Jurabus Thal ist bereits am 1. Mai 2009 gestartet. Er erweitert das öV-Angebot in der Region mit zwei Buslinien auf die Brunnersbergskette und die Tannmatt. Der Jurabus fährt jeweils am Sonntag und an den allgemeinen Feiertagen. Der Versuchsbetrieb ist ebenfalls auf zwei Jahre befristet.

Ausblick: Der wichtigste im 2009 noch ausstehende Meilenstein ist der Abschluss der Aufbauphase der IG bus alpin mit einer Überführung in eine langfristige Struktur per Dezember 2009.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB, Thomas Egger, Bern / Projektkosten total: Fr. 100'000.- / Anteil DZM: Fr. 64'400.- / Status: Abgeschlossen. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Mittels Einbezug sämtlicher relevanter Akteure sollen konkrete Massnahmen für eine effizientere und nachhaltigere Verkehrsabwicklung auf der Strecke Saas-Fee - Visp erarbeitet und erprobt werden. Neue Ansätze für Saas-Fee stehen dabei im Vordergrund.

Das Projekt Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee - Visp umfasst Projekte, Konzepte und Ideen, den Modalsplit im Saastal zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs zu verändern. Der zweite Fokus liegt auf der Mobilität vor Ort, die stark von den Elektrofahrzeugen im Ort selbst geprägt ist. Das übergeordnete Ziel ist die Stärkung der Marke als autofreie Destination.

Im Zusammenhang mit der NEAT-Eröffnung wurde der öffentliche Verkehr gestärkt. Im Rahmen des Projekts wurden Verbesserungen im Bereich Gepäcktransport, Druckmaterialien, Besucherleitung und Verfügbarkeit des Mobilitätsangebots geprüft und umgesetzt. Ein wichtiger Baustein war die Eröffnung eines Mobility Carsharing Standorts in Saas-Fee.

Hervorzuheben ist, dass die Erweiterung des Tagesgepäcktransportnetzes in Richtung UNESCO Weltkulturerbe, nach Leukerbad und ins Lötschental auf Grund der Analysen und der Zusammenarbeit mit der SBB-Logistik im Rahmen des Projekts Mobilitätsmanagement auf der Strecke Saas-Fee – Visp zu Stande kam. Das Projekt hat im Bereich Gepäcktransport zu einem Multiplikatoreffekt im Oberwallis geführt.

Zur besseren und schnelleren Information der Anreisenden wird ein Betriebsleitsystem in den Postautos eingeführt, das die Bekanntgabe von Echtzeitdaten an die Reisenden ermöglicht. Ein Konzept für eine Mobilitätszentrale mit einem einheitlichen Auftritt von Busterminal, Tourismusbüro und Parkhaus und erleichtertem Zugang zu den diversen Mobilitätsangeboten liegt vor. Der Gemeindeantrag für eine entsprechende Machbarkeitsstudie in Verbindung mit einem Besucherleitsystem erfolgt 2010.

Die Sensibilisierung der Bevölkerung und der Gäste für die kombinierte Mobilität beinhaltet eine Mobilitätsmanagementberatung für Betriebe und eine öffentliche Forumsveranstaltung. Die Effizienz des Güterverkehrs von Visp her konnte nicht gesteigert (vermeiden von Leerfahrten) werden und Recyclingsammeltransporte in Saas-Fee kamen nicht zu Stande. Die politischen Rahmenbedingungen (verlorene Abstimmung für die Verkehrsberuhigung im Dorfkern) waren nicht förderlich für Umsetzungen.

Fazit / Ausblick: Die Vernetzung der relevanten Partner war ausser der fehlenden Beteiligung der Bergbahnen erfolgreich. Die Vernetzung wird mit wiederkehrenden Treffen nach Abschluss des Projekts weiter bestehen.

Bei der NEAT-Eröffnung wurde der Mobility Standort in Visp mit zwei Fahrzeugen eröffnet. In Visp wurden 2008 624 Fahrten getätigt. Beide Fahrzeuge sind gut ausgelastet und haben einen positiven Deckungsbeitrag. Im Juli 2008 wurde der Standort in Saas-Fee mit einem Fahrzeug eröffnet. In den ersten sechs Monaten wurden 37 Fahrten getätigt. Die Zahlen für 2009 sehen ähnlich aus.

Im Winter gibt es einen Gepäcktransport aus einem Dorfteil in das Skigebiet. Damit fallen einzelne Extrafahrten weg.

Massnahmen verschiedener Prägung zur Förderung der umweltfreundlichen Anreise nach Saas-Fee und zur Verkehrsberuhigung im Dorf wurden umgesetzt oder als Konzept festgehalten.

Massnahmen wie CarSharing, Mobilitätsmanagement in Betrieben oder Sensibilisierung der Bevölkerung zeigen erst mittel- bis langfristig Wirkung. Die Verkehrsmessungen zeigen, dass der MIV seit Jahren stagniert und gleichzeitig die Frequenzen des öV steigen.

Das Busterminal in Saas-Fee ist der wichtigste Verknüpfungspunkt für den öffentlichen Verkehr. Zur Förderung der kombinierten Mobilität wurden Abklärungen für die Realisierung einer Mobilitätszentrale mit Bündelung aller Mobilitätsangebote vor Ort und auf der Anfahrt nach Saas-Fee getroffen. Die Kosten für eine Machbarkeitsstudie einer Mobilitätszentrale und für ein Fussgängerleitsystem werden für das Gemeindebudget 2010 traktandiert.

Die Gemeinde Visp beteiligt sich am Integrationsprojekt „Wallis rollt“. An fünf Stationen werden verschiedene Fahrräder (darunter auch E-Bikes) der Bevölkerung gratis zur Verfügung gestellt. Die Saas-Fee Bergbahnen kreierten ein Angebot unter dem Label „Freie Fahrt“. Integriert sind die Postauto Fahrten im Saastal und die Bergbahnen. Eine detaillierte Auswertung erfolgt auf Ende Saison 2009.

Seit dem Fahrplanwechsel 2007/2008 fahren die Postautos im Halbstundentakt und die Randzeiten konnten vermehrt abgedeckt werden. Die Zunahme der Frequenzen seit der

Einführung des Halbstundentakts beträgt im Vergleich 2007/2008 ca. 11 %. Zukünftig wird die PostAuto AG auch in den Randregionen ein Betriebsleitsystem einführen, um Echtzeitdaten anzubieten.

Eine Erweiterung des Tagesgepäcktransports im Oberwallis zwischen den verschiedenen touristischen Regionen ist seit dem Fahrplanwechsel 2007/2008 Tatsache.

Die Förderung des Langsamverkehrs (vor allem Fussverkehr) war ein Kernpunkt der Verkehrsberuhigung in Saas-Fee. Während des Projekts wurde die Einführung einer zeitweise für den Elektrofahrzeugverkehr gesperrten Zone von der Bevölkerung in einer Urnenabstimmung abgelehnt. Dies war ein grosser Dämpfer für das Projekt.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Rundum) mobil GmbH, Gerhard Schuster, Thun / Projektkosten total: Fr. 115'000.- / Anteil DZM: Fr. 38'000.- / Status: Abgeschlossen. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Nachhaltiges Mobilitätsmanagement für Hot Spots

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Während der Sanierung Hofstettenstrasse (Gemeinde Thun) im Sommer 2007 wurde mit dem Projekt „Nachhaltiges Mobilitätsmanagement in der Pilotregion“ neue Ansätze zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens erprobt.

Neben einer breiten Öffentlichkeitskampagne mit dem Slogan „Schlau machen statt Stau machen – www.spur-wechsel.ch“ wurden verschiedene Produkte neu eingeführt und bestehende gestärkt. Hauptprodukte waren das gratis Morgenschiff für Pendler und „Ride-Share“ eine Onlinevermittlung von Fahrgemeinschaften. Weitere Angebote: Verbessertes Angebot des „Hangbusses“, der Aarefähre und von MobilityCarSharing, koordinierter Waren- und Gütertransport, Hauslieferdienst für Einkäufe sowie Spezialangebote für Velofahrende.

Produktübersicht und Ergebnisse: *Rideshare Online-Vermittlung von Fahrgemeinschaften:* Das Gratis-Internet-Angebot RideShare vermittelt seit anfangs Juni 2007 Fahrgemeinschaften. Wer eine Mitfahrgelegenheit sucht oder selber fährt, gibt einfach den Fahrwunsch auf www.rideshare.ch ein. RideShare ermittelt automatisch passende Partner. Das System findet auch Mitfahrer, die nur eine Teilstrecke mitfahren möchten oder Fahrer, bei denen man unterwegs zu- oder aussteigen kann. Fazit: Bis Anfang September 2007 wurden von den Benutzer/-innen 129 regelmässige Fahrtwünsche an einem bestimmten Wochentag und 15 Fahrtwünsche für jeden Tag von Montag bis Freitag eingegeben. Unter den eingegebenen Fahrtwünschen konnte nur eine einzige regelmässige Fahrgemeinschaft vermittelt werden. Die an dieses Produkt geknüpften Erwartungen konnten nicht erfüllt werden. Die Idee wurde zwar überall positiv aufgenommen, aber die Hürde, das neue Angebot selbst zu nutzen, war grösser als erwartet. Es müssten eine wesentlich längere Vorlaufzeit für die Kommunikation und grössere finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Caféschiff AEK 1826: Vom 4. Juni bis 10. August 2007 verkehrte auf Veranlassung des kantonalen Tiefbauamtes werktags ein Pendlerschiff gratis nach Thun. Fazit: Das Pendlerschiff war ein voller Erfolg. Insgesamt fanden 49 Fahrten statt und es wurden fast 3900 Personen transportiert. Mittels Fragebogen wurden auf dem Schiff drei Umfragen durchgeführt. Es gab sehr viele positive Rückmeldungen wobei in den meisten Fällen die Weiterführung des Angebots (auch gegen Bezahlung) verlangt wurde. Es wird jedoch vorläufig noch kein Pendlerschiff definitiv eingeführt.

STI Hangbus: Der STI Hangbus verkehrte in der Zeit vom 4. Juni bis 10. August 2007 durchgehend im Stundentakt. Der Kleinbus fuhr ab den STI-Haltestellen „Chartreuse Hünibach“ und „Oberhofen Dorf“. Fazit: In den Monaten Juni, Juli und August konnte beim Hangbus eine signifikante Steigerung der Frequenzen erreicht werden. Das Produkt Hangbus war sehr erfolgreich. Die Passagierzahlen konnten wesentlich erhöht werden und sind konstant höher als vor der Baustellenzeit. Die Gemeinden haben einen Antrag gestellt, den verdichteten Fahrplan auch in Zukunft anzubieten.

Kurier- Hauslieferdienst: Das Angebot des Hauslieferdienstes für die Gemeinden Hilterfingen und Oberhofen wurde ausgeweitet. Fazit: Im Jahr 2007 konnte eine leichte Steigerung der Lieferungen ans rechte Thunerseeufer festgestellt werden. Die Einkäufe wurden ausnahmslos in Thuner Geschäften getätigt. Ob die Zunahme im Zusammenhang mit der Bautätigkeit stand, konnte nicht ermittelt werden. Die Ausweitung des Hauslieferdienstes an das rechte Thunerseeufer ist definitiv eingeführt worden.

Velostation Bahnhof Thun: An der Velostation am Bahnhof Thun kann rund um die Uhr sicher für Fr. 1.- pro Tag eingeparkt werden. Weitere Dienstleistungen: Voreinigung, Pumpstation usw. Neukunden erhielten im Juli ein Schnupper-Velo-Parkabonnement. Fazit: Durch die Baustelle an der Hofstettenstrasse konnte kein wesentlicher Unterschied in Bezug auf mehr Veloparkierungen festgestellt werden. Es sind weder Schnupperabos eingelöst, noch E-Bikes eingestellt worden. Für die Velostation am Bahnhof Thun konnte durch die Kampagne kein zusätzlicher Nutzen generiert werden.

Vision Bike- mal mit dem Velo statt...: Das Fahrradgeschäft Vision Bike in Hünibach vermietete während der Bauphase insgesamt 14 Flyer (E-Bikes) und andere Fahrräder. Fazit: Das Produkt hat sich positiv auf das Geschäft ausgewirkt. Es konnten aufgrund dieses Angebots zusätzliche Flyer-Verkäufe getätigt werden.

Thun rollt- Gratis-Veloverleih: Direkt beim Bahnhof kann gratis Rollmaterial ausgeliehen werden: Velos, E-Bikes, Trottinettes und Skateboards. Fazit: Das Angebot wurde gut genutzt. Im Rahmen der Kampagne „spur-wechsel“ wurde keine Evaluation für dieses Produkt durchgeführt.

Aarefähre Bächimatt –Schadau: Vom 2. Juli – 10. August 2007 täglich von 9 – 19 Uhr wurde eine Fähre über die Aare angeboten (auch mit Kinderwagen und Velos). Fazit: Vor allem zu touristischen Zwecken und generell an Nachmittagen wurde dieses Produkt gut genutzt. Die Stadt Thun wird ihre Anstrengungen auch in den nächsten Jahren weiterführen.

SpediThun- Warentransporte: SpediThun nimmt Waren und Güter von Transporteuren aus der ganzen Schweiz entgegen und liefert diese mit gut ausgelasteten Fahrzeugen am rechten Thunerseeufer aus. Was am Morgen bei SpediThun ankommt, erhalten die Empfänger noch am gleichen Tag. Fazit: Pro Tag wurde von SpediThun durchschnittlich eine Fahrt mit einem Kleinlastwagen ans rechte Thunerseeufer durchgeführt. Mit dem Produkt SpediThun konnten pro Tag durchschnittlich 6 -12 LKW-Fahrten eingespart werden. Das Angebot wird auch in Zukunft weitergeführt.

CarSharing – neuer Standort in Hilterfingen: In der Gemeinde Hilterfingen konnte Mobility CarSharing einen zweiten Standort (neben demjenigen in Hünibach) eröffnen. Fazit: Durch den neuen Standort in Hilterfingen konnten zusätzliche Kunden, vor allem aus der Gemeinde Oberhofen, gewonnen werden. Der Standort wird definitiv eingeführt.

Gesamtfazit: Während der Baustellenzeit wurde eine Reduktion von 1000 Fahrten erreicht. Eine längerfristige Beeinflussung und Erhöhung des Besetzungsgrades bei Autos konnte nicht festgestellt werden.

Ausblick: Durch die Weiterführung verschiedener Angebote und der Plattform www.spur-wechsel.ch soll auch in Zukunft die nachhaltige Mobilität in der Region verbessert werden. Die Kommunikationsmittel von „spur-wechsel“ werden für das Mobilitätsmanagement der Region und vor allem für die Stadt Thun weiter genutzt und aufgebaut.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Rundum) mobil GmbH, Gerhard Schuster, Thun / Projektkosten total: Fr. 185'718.- / Anteil DZM: Fr. 50'000.- / Status: Abgeschlossen. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Netzwerk für Wohnen und Mobilität

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Errichtung einer Austauschplattform für das Mobilitätsmanagement bei neuen Wohnbauten, insbesondere unter dem Blickwinkel von verkehrsarmen Wohnen.

Der Aufbau des Netzwerkes „Wohnen und Mobilität“ hat sich aufgrund verschiedener Faktoren etwas verzögert bzw. verlangsamt. Die verschiedenen in Vorbereitung stehenden Projekte und die Entwicklung der entsprechenden gesetzlichen Grundlagen und Regelungen kommen nur langsam voran. Das Interesse an einer kontinuierlichen Zusammenarbeit und des Informationsaustausches ist zwar vorhanden, doch besteht zurzeit noch kein Bedarf, die Zusammenarbeit und den Informationsfluss auf eine institutionalisierte und regelmässige Stufe zu heben.

Die Verantwortlichen in den Städten Bern, Zürich, St. Gallen und Basel sowie die Projektpromotoren, wurden periodisch d.h. vor bzw. nach jeweils neuen Entscheiden kontaktiert.

Die Informationen der verschiedenen Projekte wurden gegenseitig ausgetauscht.

Im Jahr 2008 wurde bisher eine Veranstaltung durchgeführt. Der Club der autofreien Schweiz CAS beschäftigt sich ebenfalls mit dem Thema „autofrei Wohnen“. Die Aktivitäten der beiden Organisationen CAS und Fussverkehr Schweiz werden jeweils koordiniert. Es wurde vereinbart, dass sich der CAS im Wesentlichen um die Aktivitäten der Basisorganisationen bzw. bottom-up kümmert, also um den Kontakt zu den lokalen

Initiativen und Gruppierungen von "Autofrei-Wohnprojekten" und Fussverkehr Schweiz um den topdown-Ansatz, also um die interessierten Kreise in den Verwaltungen und allfälligen Investoren. Zusammen mit dem Club der Autofreien organisiert Fussverkehr Schweiz halbjährlich ein Treffen, an dem jeweils alle Interessierten (also Basisorganisationen und Planungsfachleute) eingeladen werden.

Ausblick: Neben den halbjährlichen Veranstaltungen für welche ein erweiterter Kreis an Interessierten eingeladen wird, soll im Rahmen von Kleinworkshops mit Verantwortlichen aus den Städten sowie beauftragen Verkehrsplanern die Themen rund um das Thema Wohnen und Mobilität vertieft werden. Die Idee der Webseite (www.wohnenplusmobilitaet.ch) wurde vorerst zurückgestellt, da das Netzwerk noch zu klein und die Informationsaustausch per Mail und Telefon ohne zusätzlichen Web-Aufwand geleistet werden kann.

Für den Informationsaustausch werden folgende Themen vorgeschlagen: *Ersatzabgabe:*

In den meisten Städten und Gemeinden besteht in den Parkplatzverordnungen das Instrument der Ersatzabgabe, wenn der Minimalbedarf an Parkplätzen nicht errichtet werden kann. Dieses Instrument ist kritisch zu hinterfragen -> Welche Vorteile ergeben sich daraus? Welches sind die Nachteile insbesondere für die Umsetzung von autofreiem/autoarmen Wohnbauten inkl. Mobilitätskonzepte. In welcher Richtung müsste dieses Konzept angepasst werden?

Quartierparking: Ist die Parkplatzerstellungspflicht auf dem Baugrundstück noch zeitgemäss? Sind Quartierparkings die Lösung? Braucht es dazu die Ersatzabgabe? Könnten Quartierparkings auch als „Rückfallebene“ gebraucht werden, für autofreie/autoarme Siedlungen?

Mobilitätskonzepte für Siedlungen: Mobilitätskonzepte für Unternehmen und Einkaufsgeschäfte bestehen schon seit einiger Zeit. Dort bestehen in der Regel klare Ansprechpartner (Geschäftsleitung) welche die Konzepte umsetzen können. Wie sehen Mobilitätskonzepte für Siedlungen aus? Welches sind die Mindestanforderungen?

SIA - Effizienzpfad Energie / 2000Watt –Gesellschaft: Die Ziele der nachhaltigen Entwicklung hin zur 2000W-Gesellschaft sind auch politisch relativ breit abgestützt. Bei der konkreten Umsetzung des Teilbereichs Mobilität bestehen aber noch grosse Lücken. Wie kann dieser Teil stärkeres Gewicht im Bauprozess erhalten?

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Fussverkehr Schweiz, Thomas Schweizer, Zürich / Projektkosten total: Fr. 49'926.- / Anteil DZM: Fr. 19'000.- / Status: In Umsetzung (Vertrag verlängert bis Ende 2009). Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

e-covoiturage.ch

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Promotion und Praxistest eines Carpoolingangebots für Alltag, Firmen und Veranstaltungen im Raum Lausanne.

Die erste Projektphase wurde im Juni 2008 abgeschlossen. Im Schnitt wurde die Webseite pro Monat ca. 2500 Mal aufgerufen. Die Webseite ist neu auch in englischer Sprache verfügbar. Die Anzahl der eingeschriebenen Mitglieder hat die 5000er-Marke überschritten. Ausserdem wurden verschiedene Infomaterialien zusammengestellt und an die Öffentlichkeit und Unternehmen verteilt. Zusätzlich wurden in einigen Unternehmen der Romandie Infoveranstaltungen durchgeführt.

Nach der ersten Werbekampagne im November 2007, gelangte der Verein E-carsharing zur Überzeugung, dass die Werbung in den Medien nur zeitweise eine Erhöhung der Besuche auf der E-carsharing.ch Internetseite erzeugt. Darum hat der Verein ab Juni 2008 eine zweite Phase unternommen, um sein Hauptziel zu erfüllen: eine Mehrheit von Personen für das Carsharing zu sensibilisieren und gleichzeitig den Internetservice für individuelle Benutzer und Unternehmen zu verbessern. Während dieser zweiten Phase wurde die Sicherheit der Internetseite überprüft, ein SMS Meldesystem entwickelt und ein Info-Dossier für Unternehmen entworfen. Das Projekt, welches in zwei Schritten umgesetzt wurde, konnte leider nicht ganz termingerecht abgeschlossen werden. Daher werden die Ergebnisse der zweiten Kampagne im Laufe des neuen Jahres gemessen. Es kann jedoch festgestellt werden, dass eines der Hauptziele schon erreicht wurde: die Statistik zeigt eine Durchschnittssteigerung von 38% der Besuche auf der Webseite im Verhältnis zum vorigen Jahr sowie 1762 neue Mitglieder im 2008. Ausserdem werden diese Massnahmen zu weiteren Vereinbarungen mit Unternehmen und zur verstärkten Zusammenarbeit mit örtlichen Veranstaltungen führen.

Zahlen und Fakten: Eingeschriebene Mitglieder Juni 2009: 5121; Registrierte Strecken Stand Juni 2009: 2604; Hits auf die Website: bspw. Mai 2008: 4000 Hits, Juli 2008: 4914 Hits, in der Regel wird die Website durchschnittlich ca. 3000 Mal pro Monat aufgerufen. Der Spitzenwert im Juli 2008 resultiert aus den Werbeanstrengungen in Zusammenarbeit mit den grossen Musikfestivals in der Region (Paléo Festival in Nyon, Rock oz' Arènes in Avenches). In der Regel wird der Carpooling-Dienst in den Sommermonaten stärker nachgefragt als im Winterhalbjahr. Ein grosser Teil der Nutzenden sind Jugendliche und junge Erwachsene; am häufigsten nachgefragte Verbindungen: Waadt – Waadt: 41,5 %, Waadt – Freiburg: 10.5 %, Waadt – Genf: 7,5 %; Partnerschaften mit Unternehmen: Bobst: 81 eingeschriebene Mitglieder, Siemens: 33 eingeschriebene Mitglieder, Nestlé: 23 eingeschriebene Mitglieder, Losinger: 26 eingeschriebene Mitglieder, Stadt Lausanne: 28 eingeschriebene Mitglieder (die Liste der Partnerschaften mit Unternehmen ist nicht abschliessend).

Ausblick: Die Website etabliert sich langsam in den Köpfen der Westschweizer Bevölkerung. Auch im 2009 werden wiederum Kooperationen mit den Musikfestivals und anderen grossen Veranstaltungen in der Region geschlossen, weitere Partnerschaften mit Unternehmen gesucht sowie Möglichkeiten eruiert, um den Dienst auf weitere Regionen der Schweiz auszudehnen. Anlässlich der vierten Ausschreibungsrunde wurde eine neue Gesuchseingabe eingereicht: Übersetzung der Webseite in weitere Sprachversionen (italienisch und spanisch); Einrichtung eines automatisierten Alarmsystems per Email, welches die Personen, die eine Strecke anbieten benachrichtigt, wenn sich eine mitfahrwillige Person über die Webseite eingetragen hat; Aufbau eines Eco-Rechners, welcher ökologische und ökonomische Angaben zu den eingesparten Fahrten vermitteln soll; Weitere Anstrengungen im Sportsponsoring-Bereich (neues Trikot in den Farben und mit dem Schriftzug der Organisation für von der Organisation gesponserte Sportler und Sportlerinnen).

Der Direktionsausschuss des DZM hat entschieden, das Projekt bis Ende 2010 weiterzuführen und die oben beschriebenen Massnahmen zu unterstützen. Das DZM wird sich jedoch nicht an der Finanzierung der Sport-Trikots beteiligen. Das dazu reservierte Geld fliesst stattdessen in den Aufbau des Alarmsystems sowie des Eco-Rechners.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Verein E-carsharing, Jean-François Wahlen, Assens / Projektkosten total (Phasen 1 und 2): Fr. 59'966.- / Anteil DZM: Fr. 23'341.- / Status:

Abgeschlossen. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Unterstützte Projekte 2008

Mobiles Entlebuch

Projektbeschreibung: Kooperative Entwicklung und Vermarktung von innovativen Angeboten für eine nachhaltige Freizeitmobilität in der Biosphäre Entlebuch.

Im Projekt sollen neue Mobilitätsangebote für Touristen im Entlebuch sowie für Ausflügler ins Entlebuch geschaffen und vermarktet werden. Ausserdem sollen Möglichkeiten für eine zielgruppengerechtere Vermarktung der bestehenden Mobilitätsangebote getestet werden. Dazu sollen institutionalisierte Formen der Zusammenarbeit zwischen Mobilitätsdienstleistern, der Biosphäre, den Gemeinden und geeigneten Vereinen geschaffen werden. Das Projekt dient also auch dazu, die Kooperation zwischen Tourismus, Freizeitdienstleistern und Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen beispielhaft zu intensivieren. Bei einzelnen Angeboten wird eine Kooperation mit geeigneten Angeboten in den Nachbarregionen angestrebt (Emmental resp. Luzerner Hinterland, d.h. Napfregion).

Am 15. September 2008 fand die erste Sitzung der Koordinationsgruppe „mobiles Entlebuch“ statt. Es wurden folgende Beschlüsse für die Aktionen in der Wintersaison 2008/2009 gefasst: *Salwideli-Bus*: Gratistickets für Loipenpass-Käufer; *Sportbus*: Saisonkarte beinhaltet neu Postauto ab Schüpfheim (bisher Flühli); *Winterwandern*: vergünstigtes Winterwanderticket bei Anreise mit öV/Gästekarte (inkl. Postauto Schüpfheim – Sörenberg/Rossweidbergbahn, Postauto Kemmeriboden – Escholzmatt, BLS Escholzmatt – Schüpfheim); „*Weisser Blitz*“ → *Sportbus Sursee – Sörenberg*: Aufbau, Betrieb und Kommunikation einer Car-Verbindung an Wochenenden ab Sursee nach Sörenberg.

Beschlüsse für Angebote in der Sommersaison 2009: *Mit öV an UBE-Exkursionen (UBE = Unesco Biosphäre Entlebuch)*: Vergünstigungen für UBE-Exkursionen für öV-Anreisende; *Flyerrouten-Netzwerk Entlebuch – Emmental – Hinterland*: Flyerangebote, Pauschalangebote, kulinarische Spezialitäten, Gastrorouten → Rabatte bei öV-Anreise; *Bergmannli-Express* → *Wolhusen – Romoos (evtl. später Erweiterung ab Entlebuch)*: Postautolinie inszenieren, bestehende Angebote verknüpfen und in Kombination mit öV-Anreise kommunizieren; *Kulinarischer Hexen-Express ab Bern/Luzern*: Anreise mit BLS (evtl. Apéro im Zug), kulinarischer Genuss in Escholzmatt; *Erlebnis Energie Entlebuch*: Buchbare Angebote entwickeln, breitere Vermarktung der bisherigen Angebote.

Ausblick: Der Projektablauf sieht wie folgt aus: Phase 0 – Vorbereitung: Juli bis November 2008; Phase 1 - Aktionen Winter 2008/2009: Dezember 2008 bis März/April 2009; Phase 2 – Aktionen Frühjahr und Sommer 2009: April bis Juli 2009; Phase 3 – Leitfaden, toolbox, Schlussbericht: September bis November 2009.

Erste Resultate sind demnach erst nach Beendigung der Sommeraktionen für die Saison 2009 per Herbst/Winter 2009 zu erwarten.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Institut für Tourismuswirtschaft ITW der Hochschule Luzern – Wirtschaft, Helmut Schad, Luzern / Projektkosten total: Fr. 203'750.- / Anteil DZM: Fr. 80'150.- / Status: In Umsetzung. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Ferien ohne Auto

Projektbeschreibung und Ergebnisse: Komfortables Reisen im Schweizer Berggebiet ohne Auto durch die Schaffung von Angeboten für die bedarfs- und nachfragegerechte Erschliessung der ersten und letzten Meile im öffentlichen Verkehr.

Ägerital-Sattel (ZG/SZ), Braunwald (GL), Lenk (BE) und die Engadiner Nationalparkregion (GR) sind als Pilotdestinationen auserkoren worden. Sie testen ab der Sommersaison 2009 mit vielfältigen Anreizen, ob Feriengäste davon überzeugt werden können, ohne das eigene Auto anzureisen. In jeder Region werden Angebote aufgebaut, welche dem ohne Auto anreisenden Gast eine vielfältige und bequeme Mobilität ermöglichen. Angestrebt werden die Optimierung der öV-Anreise und Verbesserungen bei der Erschliessung vor Ort, beispielsweise beim Ortsbus oder durch Erschliessung von Ausflugszielen mit Rufbussen. Vorgesehen ist der Verleih von Elektro-, Mountainbikes oder Trottinets. Inbegriffen ist auch der Tür-zu-Tür-Gepäcktransport.

Seit dem Projektstart haben fünf Sitzungen des Leitenden Ausschuss stattgefunden mit Vertretern der Pilotdestinationen (vier Sitzungen), den Trägerorganisationen und der Projektleitung. Damit wurde die rollende Planung gewährleistet, wie auch die Überprüfung der Projektfortschritte. Das Projektteam seinerseits hat sich insgesamt sechs Mal zu Planungssitzungen getroffen.

Erhebung und Evaluation: In den Pilotdestinationen Lenk-Simmental, Braunwald und Aegerital-Sattel wurden projektrelevante quantitative oder qualitative Erhebungen mit Gästen oder Leistungserbringern vor Ort durchgeführt. In Scuol Engadin seinerseits hat die Projektverantwortliche eine qualitative Erhebung mit den Leistungserbringern vor Ort realisiert.

Fachdossiers: Das Projektteam hat zur Unterstützung für die Pilotdestinationen folgende Unterlagen zusammengestellt: Freizeit- und Elektromobile: Ideensammlung zum Langsamverkehr und zum Transport vom Bahnhof in die Unterkünfte, Ideensammlung zu Solartankstellen für LV- / Elektromobile; öV-Anreise: Info-Module für Webseiten und Broschüren; Zusammenstellung von Mobilitätsangeboten vor Ort; Zusammenstellung von realisierten Packages.

Gepäcktransport: Aus Gesprächen mit den SBB bezüglich eines Gepäcktransports sind bisher folgende Resultate hervor gegangen: Die SBB klärt mittelfristig verschiedene Entwicklungen im Gepäckbereich. Geprüft wird unter anderem eine Tag A – Tag B-Lösung (heute aufgeben, morgen beziehen) oder die Machbarkeit für eine Hauszustellung/-Abholung. Dies als Ergänzung zum bestehenden Grundprodukt Reisegepäck Schweiz. Dafür werden im Oktober 2009 mögliche Partner evaluiert. In Bezug auf die ökologischen Aspekte klärt die SBB im Rahmen der Prüfung Hauszustellung/-Abholung ab, wie viele KM z.B. bei der Paketpost noch über die Schiene und wie viele mit Camions auf der Strasse abgewickelt werden. Darüber hinaus wurden seitens der SBB generelle Zusicherungen zur Einhaltung von Lieferzeiten in allen vier Pilotdestinationen gemacht. Darauf aufbauend erarbeitet das Projektteam in Zusammenarbeit mit den Verantwortlichen in allen vier Pilotdestinationen Lösungen für die Feinverteilung zu den Unterkünften.

Kommunikation: Seit Anfang April 2009 liegt ein Kommunikationskonzept vor, das an der Sitzung des leitenden Ausschusses vom 23. April 2009 diskutiert und verabschiedet wurde. Darin sind die Kernbotschaften für die jeweiligen Ziel- und Dialoggruppen definiert. Ebenso aufgeführt ist der Kommunikationsmix auf der regionalen und nationalen Ebene für das Gesamtprojekt wie auch für die Promotion der neuen Angebotsmodule im Rahmen des Projekts. Der Kommunikation kommt eine grosse Bedeutung zu, weil der Umsteigeeffekt mit eines der Projektziele ist und auch die Pilotdestinationen von neuen Feriengästen profitieren können.

Trägerschaft: Der Schweizer Alpen-Club SAC entscheidet Anfang 2010 über eine Teilhabe am Projekt, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB ihrerseits macht eine Unterstützung von einer nachhaltigen Lösung der Gepäckfrage abhängig. Auch zu Schweiz Tourismus und dem Verband öffentlicher Verkehr bestehen Kontakte.

Erfolgte Massnahmen in den Pilotdestinationen: Lenk-Simmental: Ziele: öV-Anreise und Ortsbus-Anschlüsse verbessern; Lösungen für den Transport von Gästen / Gepäck zu den verstreut liegenden Ferienwohnungen finden; (Elektro-)Veloverleih ausbauen.

Erfolgte Massnahmen: Verkehrsuntersuchungen durch Hannes Müller sind abgeschlossen, Bericht liegt vor und wird mit den Transportunternehmen und der Gemeinde besprochen.

Orientierungsanlass mit Projektleitung am 6.4.09 vor Ort für projektrelevante Akteure von Tourismus und öV; Bahnlinie Zweisimmen-Lenk wird weiter betrieben (Projekt war zu diesem Entscheid unterstützend); Verbesserungen der Information (Schnelles Reisegepäck) sind aufgegleist; Vorabklärungen betreffend Einrichtung einer Velostation sind erfolgt – denkbar ist zum jetzigen Zeitpunkt der kostenpflichtige Verleih von Velos; Simmecard-Package ist in Planung.

Braunwald: Ziele: Gästeführung von der SBB auf die Braunwaldbahn verbessern (Beschilderung, Ticketing); Gepäckumschlag an der Tal- und Bergstation optimieren und vereinfachen.
Erfolgte Massnahmen: Sitzung mit projektrelevanten Akteuren vor Ort vom 20.1.09;
Arbeitssitzungen mit Transportunternehmen vor Ort und Beherbergungsbetrieben mit Projektleitung (je am 31.3.09); Diskussion insb. über Verbesserungen für den Gepäcktransport vor Ort; verstärkte Bestrebungen der Braunwaldbahn für bessere Gästelenkung (technische Lösungen bei der Talstation in Linthal); Verbesserungen beim Glarner Sprinter wurden mit dem Kanton Glarus abgeklärt – Verbesserungen sind an den Ausbau des HB Zürich gekoppelt und frühestens ab 2013 möglich.

Scuol Engadin: Ziele: öV-Verbindungen und Anschlüsse der regionalen PostAutos verbessern sowie dichtere Fahrpläne schaffen; Lösungen für den Transport von Gästen / Gepäck vor Ort finden.

Erfolgte Massnahmen: Verkehrsuntersuchungen durch den Verkehrsplaner Hannes Müller sind abgeschlossen; der gewünschte Halbstundentakt Ftan-Scuol wird bereits auf Sommer 09 eingeführt; eine Eingabe für die Einführung eines Halbstundentaktes in die weiteren wichtigen Orte (Sent und Tarasp) wurde bei der Fahrplankommission deponiert und von dieser abgelehnt; die Bahnpauschale UNESCO-Welterbe mit Gratis-öV-Anreise aus der gesamten Schweiz als Novum wurde eingeführt. Trotz zurzeit noch mässigem Erfolg wird die Pauschale auch im Jahr 2010 als Bestandteil der Ferien ohne Auto-Angebote weiter angeboten. Zusätzlich wurde die Vereina-Pauschale eingeführt, bei welcher 17 Hotels mitmachen. Die Anreise aus der ganzen Schweiz ist hier ebenfalls gratis.

Ägerital-Sattel: Ziele: öV-Nachtangebote ausbauen; Velo-Verleih (mit Elektrovelos) einführen; Online-Gästeinformation zu „Ferien ohne Auto“ für beteiligte Partner und Info-Mappe für Hotels schaffen.

Erfolgte Massnahmen: Festlegen der Massnahmen und Ressourcen sowie Budgets; ein Angebot für Flyer (E-Bikes) wurde per 1. Juli 2009 eingeführt. Aufgebaut wurde je eine Station in Sattel und Unterägeri. Das Angebot wird gut genutzt und findet grossen Anklang. Ebenso wurden per 1. Juli 2009 zwei Packages (ein Wochenend- und ein Wochenangebot) eingeführt, welche den regionalen öV sowie die Flyer-Nutzung enthalten.

Ausblick: Die ersten Angebote konnten bereits in der Sommersaison 2009 gebucht werden. Umfassende Resultate sind per Herbst/Winter 2009 zu erwarten.

Es hat sich herausgestellt, dass für ein derart komplexes Projekt, was die Trägerschaft, die Projektakteure und die Themenfelder betrifft, die Umsetzungsfrist zu knapp bemessen war. Die Projektlaufzeit wurde deshalb von Ende 2009 auf Ende 2010 verlängert.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: solér + bernhard, Samuel Bernhard, Zürich /
Projektkosten total: Fr. 234'000.- / Anteil DZM: Fr. 93'600.- / Status: In Umsetzung. Internet:
<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Swiss Bike Shuttle

Projektbeschreibung: Einsatz von Elektro-Velotaxis in verschiedenen Orten der Schweiz zur Schliessung von Lücken im Kurzstreckenverkehr und als Botschafter für eine nachhaltige und innovative Mobilität.

Das Projekt hätte eigentlich zu Beginn der Fussballeuropameisterschaft 2008 lanciert werden sollen. Der Lancierungstermin wurde dann bis Ostern 2009 verlängert. Bis dahin lag jedoch keine Fahrzeugzulassung für den gewerbsmässigen Personentransport vor.

Ausblick: Im Vertrag zwischen dem DZM (Finanzierung durch das BFE) und der Häseli & Hilti GmbH wurde folgendes festgehalten: „Falls die eigentliche Projektumsetzung bis Ostern 2009 nicht zustande kommt, stellt der Auftraggeber die Projektunterstützung ein. In diesem Falle beträgt der Beitrag an die Kosten für Projektaufbau allerhöchstens Fr. 20'000.-. Der Restbetrag von Fr. 30'000.- verfällt.“ Die Projektumsetzung ist bis zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgt, weil alle Versuche, eine Zulassung für den gewerbsmässigen Personentransport mittels Elektrofahrrädern zu erlangen, an der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) gescheitert sind. Das DZM bzw. das BFE als Auftraggeberin stellte daher die Projektunterstützung ein. Der Restbetrag aus dem Projekt ist in das Budget für die Finanzierung der Projekte aus der vierten Ausschreibungsrunde eingeflossen.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Häseli & Hilti GmbH, Wendel Hilti, Basel / Projektkosten total: Fr. 531'500.- / Anteil DZM: Fr. 50'000.- / Status: Projekt abgebrochen. Das DZM hat lediglich Beiträge im Umfang von Fr. 20'000.- an das Projekt bezahlt, da die Projektumsetzung abgebrochen werden musste. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/02579/index.html?lang=de>.

Unterstützte Projekte 2009

Gestion de la mobilité innovative en entreprises et administration

Projektbeschreibung: Planung und Durchführung eines Weiterbildungskurses für Praktiker und Praktikerinnen aus Verwaltung und Unternehmen. Mobilitätsverantwortliche in Verwaltung und Unternehmen sollen Grundlagen vermittelt erhalten, um eigene Projekte im Bereich des Mobilitätsmanagements (Förderung Carpooling bzw. generell der kombinierten Mobilität, Parkplatzbewirtschaftung, monetäre und nicht-monetäre Anreize für die bevorzugte Wahl des Umweltverbundes im Pendlerverkehr, etc.), der Gesundheitsförderung sowie der Energieeffizienz zu planen und umzusetzen. Die Kursteilnehmenden werden dabei von Experten und Spezialisten (mehrheitlich Mobilitätsexperten von EnergieSchweiz für Gemeinden) gecoacht. Ziel ist, mindestens 15 Projekte zu realisieren.

Der Kurs wird von der „sanu I Bildung für nachhaltige Entwicklung“ mit Sitz in Biel angeboten und durchgeführt.

Ausblick: Das Projekt befindet sich in der Planungsphase. Der erste Kurs findet während vier Tagen zwischen Oktober 2009 und Januar 2010 statt. Das DZM unterstützt lediglich den französischsprachigen Kurs, da die Meinung vorherrscht, dass die Thematik in der Deutschschweiz breiter verankert ist als in der Romandie.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: sanu I Bildung für nachhaltige Entwicklung, Nadine Münger, Biel / Projektkosten total: Fr. 70'000.- / Anteil DZM: Fr. 15'000.- / Status: In Umsetzung: 17 Teilnehmer/-innen. Internet:

<http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/index.html?lang=de>.

e-covoiturage.ch

Projektbeschreibung: Für einen detaillierten Projektbeschreibung und Ergebnisse vgl. Anhang -> unterstützte Projekte 2007 -> e-covoiturage.ch.

Entwicklung und Ausbau des Angebots mittels folgenden Massnahmen: Realisierung eines italienisch- und spanischsprachigen Internetauftritts um auch das Tessin als Zielmarkt anzusprechen und dem Service zu einer Internationalisierung zu verhelfen. Zudem soll ein automatisches e-mail-basiertes Alarmsystem eingerichtet (Personen, die Strecken anbieten, erhalten eine automatische Email-Bestätigung wenn sich jemand für das Mitfahren auf der angebotenen Strecke eingetragen hat) und ein Rechner installiert werden, welcher die ökologischen und ökonomischen Auswirkungen der eingesparten Fahrten ermitteln soll. Diese Verbesserungen sollen zur Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit beitragen. Ausserdem sollen die Sponsoringaktivitäten im Sportbereich (Lauf- und Radsportwettbewerbe) durch die Herstellung eines neuen Sporttrikots mit dem Schriftzug und den Farben der Organisation weiter ausgebaut werden.

Der Direktionsausschuss des DZM hat entschieden, das Projekt weiterzufinanzieren. Allerdings wird der Posten „Sporttrikots“ nicht unterstützt. Das dafür vorgesehene Geld fliesst stattdessen in den Aufbau des Alarmsystems sowie des Eco-Rechners.

Seit Sommer 2009 existieren nun auch eine italienische und eine spanische Sprachversion der Webseite. Das automatische e-mail-basierte Alarmsystem sowie der Eco-Rechner sind ebenfalls seit dem Sommer 2009 in Betrieb.

Ausblick: Erste Resultate aufgrund der Erneuerungen sind per Herbst/Winter 2009 zu erwarten.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Verein E-carsharing, Jean-François Wahlen, Assens / Projektkosten total: Fr. 15'984.80 / Beitrag DZM: Fr. 6'393.90 / Status: In Umsetzung. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/index.html?lang=de>.

Veloverleihsystem Biel

Projektbeschreibung: Realisierung eines automatischen Veloverleihsystems mit 50 Leihstationen und 400 Leihvelos in der Stadt Biel.

Die Stadt Biel eignet sich aufgrund ihrer Topografie und ihrer Grösse perfekt für den Veloverkehr. Mit dem Veloverleihsystem sollen weitere und neue Bevölkerungsgruppen und Besucher zum Velofahren motiviert werden. Die Nachteile eines eigenen Velos wie Unterhalt und Diebstähle entfallen. Personen, welche mit dem Auto oder dem öV nach Biel fahren, steht ein flexibles und schnelles Verkehrsmittel zur Verfügung. Das Angebot entspricht den Bedürfnissen nach flexibel benutz- und kombinierbaren Verkehrsmitteln.

Das Projekt verfolgt folgende Ziele: Verlagerungen im städtischen Modal Split zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes; Förderung des Veloverkehrs bei neuen Bevölkerungsgruppen und in den Betrieben der Stadt Biel; Schaffung von attraktiven intermodalen Schnittstellen; Förderung der kombinierten Mobilität.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Bereitstellung einer Flotte von 400 Fahrrädern, welche an einer der 50 Leihstationen automatisch ausgeliehen und nach der Benutzung an einer anderen Station zurückgegeben werden können. Bieler Betriebe haben die Möglichkeit, sich am Projekt zu beteiligen. Dies geschieht über den Aufbau einer Station am Firmensitz und die Finanzierung einer zu bestimmenden Anzahl Velos. Die Leihvelos werden grösstenteils in die bestehenden Veloabstellplätze integriert, wo eine Kommunikationseinheit den Informationsfluss zwischen Velo und zentralem Server gewährleistet. Alle Benutzer sind registriert. Dies geschieht über den Kauf eines Tages-, Monats- oder Jahresabonnements. Der Betrieb wird durch den Stadtplanung Biel und den Verein Landschaftswerk Biel-Seeland (Beschäftigungsprogramme) gewährleistet.

Ausblick: Das Geschäft muss vor der Realisierung von den Bieler Behörden abgesegnet werden. Der Gemeinderat hat das Projekt bereits bewilligt. Der Stadtrat fällt an einer Sitzung vom 19. November 2009 den definitiven Entscheid.

Das DZM behält sich vor, aus dem Vertrag auszusteigen, sollten die Bieler Behörden ein Veto gegen das Projekt anbringen.

Zuerst soll ein Testbetrieb erfolgen. Die offizielle Inbetriebnahme ist auf Anfang April 2010 geplant.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Stadt Biel – Stadtplanung, Jonas Schmid, Biel / Projektkosten total: Fr. 850'000.- / Beitrag DZM: Fr. 120'000.- / Status: Vor Umsetzung. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/index.html?lang=de>.

Automatisiertes Veloausleihsystem am Bahnhof (Nextbike by Rent a Bike)

Projektbeschreibung: Aufbau eines automatisierten Veloausleihsystems, 24 Stunden an 7 Tagen, bei den 50 grössten und/oder interessantesten Bahnhöfen der Schweiz mittels Zugang über das Handy.

Nextbike by Rent a Bike ist ein automatisiertes Veloverleihsystem, basierend auf dem Zugangsmittel Handy. Zur Ausleihe genügt ein Telefonanruf, bei dem man den aktuellen Zahlencode des nextbike-Schlusses erhält. Abgerechnet wird nach Stunden per Kreditkarte oder LSV. Ziel ist es, bis in drei Jahren ein dichtes Netz (für jede Ortschaft ab 5000 Einwohnern) anzubieten.

Das Projekt verfolgt folgende Ziele: Ziel ist der Aufbau eines Kurzzeitveloverleihsystems an der Schnittstelle zum öffentlichen Verkehr. Das System soll 24 Stunden an 7 Tagen in der Woche verfügbar sein und den Bahnreisenden die kombinierte Mobilität auf einfachste Art und Weise ermöglichen. Damit soll die Attraktivität der Mobilitätskette gesteigert und der Modal Split zugunsten öV, LV und kombinierter Mobilität verschoben werden.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Beschränkung des Stationennetzes im ersten Betriebsjahr auf die 50 grössten und/oder interessantesten Bahnhöfe. Die Velos stehen vor den Bahnhöfen gut sichtbar in Veloabstellplätzen. Auf dem Internet sind die Detailpläne über die Standorte verfügbar. 2010 ist ein Ausbau auf 100 Stationen, 2011 auf rund 150 Stationen vorgesehen. Ab 2010 sind auch Standorte ausserhalb der Bahnhöfe denkbar. Pro Standort stehen mind. 5 Velos zur Verfügung. Bei hoher Nachfrage können zusätzliche Velos kurzfristig bereitgestellt werden. Eine Reservationsmöglichkeit wird es nicht geben.

Da die beiden Projekte „Veloverleihsystem Biel“ und „Automatisiertes Veloausleihsystem am Bahnhof“ eine ähnliche Ausrichtung verfolgen, hat der Direktionsausschuss entschieden, dass die beiden Projekte miteinander abgestimmt werden müssen.

Ausblick: Der Projektstart ist im August 2009 erfolgt. In der 1. Phase werden an 25 Zentralschweizer Bahnhöfen Leihvelos für Kurzentschlossene bereitgestellt.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Rent a Bike AG, Stefan Maissen, Sursee / Projektkosten total: Fr. 2'080'000.- / Beitrag DZM: Fr. 120'000.- / Status: Umsetzung angelaufen. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/index.html?lang=de>.

EKOV: Echtzeit-Kundeninformationssystem für den öffentlichen Verkehr

Projektbeschreibung: Verteilplattform für Telemetrie- und Kundeninformationsdaten in Echtzeit. Daten wie Fahrpläne, Betriebsstörungen oder -veränderungen ihrer Netze sind bei den einzelnen Verkehrsbetrieben meist vorhanden, gelangen aber aus zwei Hauptgründen nicht an die öV-Kunden: 1. Vielzahl von Leistungserbringern mit meist unterschiedlichen, proprietären Systemen. 2. Solche Daten zur Verfügung zu stellen gehört nicht zum Kernauftrag der Verkehrsbetriebe. Das Projekt verfolgt folgende Ziele: Ziel von EKOv ist eine IT-Plattform, die Daten von den Leistungserbringern des öV in der Schweiz entgegennimmt, sie in einheitliche Formate aufbereitet und als Informationen über gängige Schnittstellen einfach und kostenlos über Anwendungen wie z.B. Mobiltelefonanwendungen, Abfahrtstafeln im Internet, SMS-Benachrichtigungsdiensten zur Verfügung stellt.

Der öV gewinnt an Attraktivität und Auslastung gegenüber dem Individualverkehr, weil der Kunde ortsunabhängig, schnell und einfach seine Reise- und Ankunftszeit planen kann.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Gewinnen des Zürcher und Genfer Verkehrsverbundes für das Projekt; definitives Festlegen des Projektumfangs; Realisierung der Datenplattform und Einstieg in eine Pilotphase. Parallel dazu: Bewerbung weiterer Verkehrsverbunde mit dem Prototyp zur möglichst breiten ideologischen Abstützung des Vorhabens und Veröffentlichung der Schnittstellen für Datenbezüger, sodass diese ihre Informationssysteme entsprechend vorbereiten können. Weiters Übergang in den Regelbetrieb; kontinuierliche Aufschaltung weiterer Datenlieferanten und -bezüger.

Da das vorliegende Projekte ähnliche Ziele verfolgt wie das bereits durch das DZM unterstützte Projekt „FELA Leit- und Kundeninformationssystem“ (vgl. Anhang -> unterstützte Projekte 2006) hat der Direktionsausschuss des DZM entschieden, dass die beiden Projekte miteinander abgestimmt werden müssen.

Ausblick: Mittlerweile konnte mit dem ZVV eine Vereinbarung über die Lieferung von Echtzeit-Daten abgeschlossen werden. Der Kickoff-Termin für das Hauptprojekt fällt auf den 09. November 2009. Der Pilotbetrieb mit dem ZVV wird am 01. März 2010 aufgenommen. Die Aufnahme des Regelbetriebs mit dem ZVV ist auf den 31. März 2010 vorgesehen.

Ergänzende Informationen: Projektleitung: Netcetera AG, Joachim Hagger, Zürich / Projektkosten total: Fr. 685'000.- / Beitrag DZM: Fr. 80'000.- / Status: Vor Umsetzung. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/index.html?lang=de>.

Bagages plus

Projektbeschreibung: Analyse und Aufbau eines einheitlichen, einfachen und speditiven Tür-zu-Tür-Gepäcktransports für die Erschliessung der ersten und letzten Meile im Freizeit- und Tourismusverkehr.

Verschiedene Umfragen zeigen, dass der ungenügend ausgebaute und meist teure Gepäcktransport bei der Verkehrsmittelwahl im Freizeit- und Tourismusverkehr gegen den öffentlichen Verkehr spricht. Das Projekt „Bagages plus“ hat sich zum Ziel gesetzt, zahlbare und bedarfsgerechte Lösungen für den Gepäcktransport zu evaluieren. Angesetzt wird dabei auf drei Ebenen: Politische Ebene, Akteur-Ebene und Umsetzungsebene.

Das Projekt verfolgt folgende Ziele: Analyse: Hindernisse, die einem effizienten Gepäcktransport im Wege stehen; Lösungswege: basierend auf der Analyse werden massgeschneiderte Lösungen evaluiert und entwickelt; Umsetzung: Weiterentwicklung und Testphase der Lösungen im Rahmen von bestehenden Netzwerken. Umsetzung ab 2011 in einer grösseren noch zu bestimmenden Modellregion.

Zur Zielerreichung sind folgende Massnahmen vorgesehen: Experten-Workshop; Runder Tisch; Synthese-Bericht; Versuchsbetrieb: ab 2010 in den vier Pilotdestinationen von „Ferien ohne Auto“ (vgl. Anhang -> unterstützte Projekte 2008 -> Ferien ohne Auto); weiterführende Massnahmen: Fazit der Versuchsbetriebe, Bewertung und allfällige Modifikation, Recherchen und Abklärungen für eine Modellregion.

Ausblick: Der Versuchsbetrieb in den vier Pilotregionen von „Ferien ohne Auto“ ist per Sommer 2010 terminiert. Im Spätsommer 2010 wird ein Fazit über den Versuchsbetrieb gezogen. Ab Herbst 2010 erfolgen Gespräche über die Weiterführung sowie Recherchen für eine Modellregion. Ab 2011 soll eine Umsetzung in einer auserkorenen Modellregion, bspw. Engadin, erfolgen (nicht im Rahmen dieser Eingabe).

Ergänzende Informationen: Projektleitung: solèr + bernhard, Reto Solèr, Zürich / Projektkosten total: Fr. 52'000.- / Beitrag DZM: Fr. 31'000.- / Status: Vor Umsetzung. Internet: <http://www.are.admin.ch/dienstleistungen/00908/03175/index.html?lang=de>.